Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg:	Kommunestyre
Møtested:	Konferansesal, Stiklestad Nasjonale Kultursenter
Dato:	21.06.2021
Tid:	18:00

Merk møtested

Før møtet vil det bli gitt følgende orienteringer:

- Status smitte og vaksinering v/kommuneoverlege Ragnhild Aunsmo – 15 min.
- Orientering om erfaringer oppgaveutvalg v/representanter fra utvalgene og administrasjon – 30 min.
- Innherred Interkommunale legevakt – 30 min.

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til rådmannskontoret på telefon 476 92392 eller på epost: line.ertsaas@verdal.kommune.no

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Innstillinger fra formannskapet og utvalgene blir utlagt på hjemmesiden når møtene er avviklet (møteprotokollen).

Minner om at alle må forholde seg til smittevernreglene (avstand, ingen håndhilsning – og være hjemme om du er syk). Møtet kan på kort varsel bli på Teams – hvis smittesituasjonen i Verdal endrer seg.

Verdal, 14. juni 2021

Pål Sverre Fikse
Ordfører (S)

Saksnr	Innhold
PS 69/21	Godkjenning av møteprotokoll
PS 70/21	Delårsrapport nr. 2 - 2021
PS 71/21	Evaluering av Oppgaveutvalg som metode for samskaping
PS 72/21	Tilleggstilskudd til fastlegeordningen som rekrutteringstiltak
PS 73/21	Interkommunalt samarbeid - Brann og redning
PS 74/21	Interkommunalt samarbeid Innherred - tekniske tjenester
PS 75/21	Stiklestad nasjonale kultursenter AS - ny organisering av eierskap
PS 76/21	Sluttbehandling - Detaljregulering Brauta øst - del av 5038/282/4
PS 77/21	Detaljregulering - Gamle Ferjeveg 9-11_sluttbehandling
PS 78/21	Innherredsbyen - Felles areal- og transportstrategi
PS 79/21	Retningslinjer og leiesatser for utleie av idrettshall og lokaler ved nye Vinne skole
PS 80/21	Tråkkemaskiner i Verdal
PS 81/21	Driftsavtale Verdal idrettsråd
PS 82/21	Reviderte vedtekter SFO
PS 83/21	Fatima Almanea - søknad om forlengelse av midlertidig fritak fra folkevalgte verv - perioden 01.07.21 - 30.06.22
PS 84/21	Orienteringer

PS 69/21 Godkjenning av møteprotokoll

Delårsrapport nr. 2 - 2021

Saksbehandler:	Helge Holthe	**Arkivref:**
E-post:	helge.holthe@verdal.kommune.no	2021/1607 - /
Tlf.:		

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	16.06.2021	33/21
Formannskap	17.06.2021	86/21
Kommunestyre	21.06.2021	70/21

Kommunedirektørens innstilling:

1. Delårsrapport og finansrapport pr mai 2021 tas til orientering.
2. Driftsbudsjettet endres i samsvar med vedlagte bevilgningsskjema drift.
    1. Rammetilskudd økes med 6.489.000 kr som varslet i Revidert NasjonalBudsjett. Økningen avsettes i sin helhet for utbetaling senere i høst.
    2. Søknad om midler til flytting av snekkerverksted til SNK foreslås innvilget. Dette utløser et tilskudd på området kultur med 300.000 kr. Beløpet finansieres ved å redusere budsjett for renteutgifter tilsvarende.
    3. Fordeling av avsatte Koronamidler til berørte enheter for vårhalvåret. Tjenester som har hatt utgifter kompenseres etter medgått forbruk. Samlet dekkes utgifter på kr 11, 633 mill ved at avsetningen i fellesområde reduseres mot tilsvarende overføring til tjenestene. Kompensasjonen dekker både generelle merutgifter ved epidemihåndtering og utgifter påløpt ved massevaksinering.
    - Fellesområdets avsetning reduseres 11,633 mill kr
    - Barnehage økes med 187 000kr
    - Grunnskole økes med 1,516 mill kr
    - Helsestasjon og lege økes med 2,907 mill kr
    - Helse og omsorg økes med 5,852 mill kr
    - Sosiale tjenester økes med 49 000 kr
    - Barnevern økes med 343 000 kr
    - Kultur og idrett økes med 180 000 kr
    - Administrasjon økes med 600 000 kr
3. Investeringsbudsjettet for 2021 endres i samsvar med vedlagte bevilgningsskjema investering. Til sammen økes investeringene med 3,5 mill kr.
    1. Geotekniske undersøkelser og forberedende arbeider Ørin Nord, vestre del budsjetteres med 1 mill.
    2. Mindre tiltak i barnehager, 1 mill rebevilges fra 2020.
    3. Rådhussaken PS 59/21 - Tilpasninger ØBH, kostnadsberegnet til 1,5 mill og bevilget i sak 59/21. Investeringene avskrives og nedbetales over 5 år.
    4. Økte investeringer i 2021 i hht punkt 1,2 og 3 finansieres med momskompensasjon og låneopptak. For punkt 1 geotekniske undersøkelser tas

det forbehold om at deler av tiltaket kan være driftsutgifter som skal føres i driftsregnskap og som ikke kan lånefinansieres.

4. Planlagte investeringer reduseres med 5 mill - virkning i økonomiplan 2022 og 2023
    1. Vedtaket i Rådhussaken PS 59/21 - Mindre areal i ny paviljong reduserer byggekostnader med 5 mill kr. Denne besparelsen innarbeides i økonomiplanen for 2022 og 2023.

Vedlegg:

Lenke til delårsrapporten

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Teksten i saken er lik kapitlet *Kommunedirektørens innledning* i delårsrapporten

Merknader og forklaringer til beløpene i forslag om budsjettjusteringer:

Reduserte renter og økt rammetilskudd gir et handlingsrom til å finansiere økte bevilgninger og øke avsetning til korona andre halvår. Økte budsjettrammer korona finansieres ved å redusere avsetningen i fellesområdet og trenger derfor ikke ny finansiering.

Kommunedirektøren planlegger en ny runde med kompensasjon for merutgifter korona i slutten av året. Kompenserte beløp er engangsinntekter og vil ikke bli videreført inn i inntektsnivået for 2022. Dersom det skulle komme mer koronakompensasjoner for 2022 vil dette bli innarbeidet i ny økonomiplan.

Forslagene om økninger i investeringsbudsjettet gjelder konsekvenser av saken om rådhuskvartalet og oppfølging av saker fra delårsrapport 1

Del 1: Kommunedirektørens innledning

Delårsrapporten viser fortsatt økonomisk kontroll. Regnskapene måned for måned fram til mai følger stort sett periodisert budsjett. Samtidig var delårsrapport 1 pr mars også tydelig på at det vil komme flere utfordringer utover i året som kan kreve strammere drift og/eller justering av budsjett. Disse forholdene er omtalt på nytt i delårsrapport 2 og det har kommet til noen nye forhold.

Det har ikke skjedd store endringer i forholdet mellom budsjett og regnskap i april og mai i forhold til det som ble beskrevet ved utgangen av mars. Regnskapene følger fortsatt budsjettene i de fleste av kommunens tjenester. Samtidig har det blitt mer tydelig at de risikoforhold som ble rapportert i delårsrapport 1 har forsterket seg. Helsetjenestene vil få et større inntektsavvik i

kompensasjoner for ressurskrevende tjenester utover i året. I tillegg skal det også rettes opp tilsvarende avvik for feil fra 2020 i kompensasjonen. Barnevernstjenestene er presset med stor vekst i arbeidsmengde og utviklingen i sosialtjenestene er fortsatt usikre. Til tross for dette vurderer kommunedirektøren at det fortsatt er mulig å komme i balanse i driftsbudsjettene til tjenestene ved årets slutt. Dette vil kreve at virksomheter med merforbruk setter tiltak for å komme i balanse så tidlig som mulig. Tiltak kan ikke utsettes til høsten. Delårsrapport nr 3 i september vil kunne si noe om tiltakene har ønsket effekt.

For regnskapet totalt sett er prognosene for å komme i balanse noe bedre enn det er for drift av tjenestene. Dette har sammenheng med at utviklingen i driverne for anslagspostene så langt viser en god utvikling. Store anslagsposter som skatt, renter og premieavvik pensjon ligger utenfor driftsbudsjettene til tjenestene. Dersom det oppstår store positive avvik i anslagspostene vil kommunens regnskapsresultat forbedres, helt uavhengig av budsjettbalansen i tjenestene.

De signaler og prognoser vi har for anslagspostene tyder på god vekst i nasjonale skatteinntekter, rentevekst som ser ut til å komme senere enn det som er budsjettert, besparelser med ny pensjonsordning mv. Motsatt vei trekker et lønnsoppgjør som ble dyrere enn nasjonale anslag og virkningen det vil kunne få på pensjonsutgifter. Kommunedirektøren vil ikke anbefale at kommunens økonomi gjøres avhengig av mer eller mindre usikre anslagsposter. Det anbefales derfor ikke budsjettjusteringer. Det er som vanlig i heller ikke regnet inn usikre budsjettbesparelser i virksomhetene.

I budsjettjusteringene som følger delårsrapporten er det foretatt en fordeling av avsatte koronamidler på 12,3 mill kr for første halvår. Dette er etter planen og innebærer bare at avsatte midler flyttes fra fellesområdet til de tjenestene som har hatt utgiftene. Fordelingen er gjort i samsvar med regnskapsførte utgifter, med noen få korrigeringer. Den største korrigeringen er at både inntekter og utgifter er trukket ut på næringsutvikling som følge av at det her har vært gitt merkede midler. Det er også delt ut midler til dekning av vaksineutgifter. Tilsammen er det forslått utdeling av 11,6 mill kr i form av økte budsjettrammer. Da er det fortsatt en mindre rest som er ufordelt. Denne resten på ca 0,7 mill kr videreføres til en ny runde med utgiftsdekning i slutten av året. Ekstra rammetilskudd til korona som ble varslet i revidert nasjonalbudsjett på 6,5 mill kr forslås lagt inn i budsjettet mot tilsvarende avsetning. Det gir totalt 0,7 mill + 6,5 mill kr = ca 7,2 mill kr som kan fordeles i slutten av 2021. Økninger i budsjettene som følge av utdelte budsjettmidler å anse som engangs påplussing av budsjettet. Dette er ikke midler som videreføres i budsjettene for 2022. Hvis det skulle komme midler for våren 2022, vil det på ny kunne settes av reserve for en budsjettjustering i løpet av 2022.

Avslutningsvis gjentas oppsummeringen fra delårsrapport 1. Kommunedirektøren vil gjøre oppmerksom på at budsjettet for 2021 er saldert med bruk av disposisjonsfond, slik at budsjettbalanse ikke er det samme som en økonomisk bærekraftig driftsbalanse. *Det er fortsatt behov for en stram økonomistyring med bedre driftsmarginer.*

Årsprognosen:

Årsprognosen er avsluttet pr mai med et anslag merforbruk på 9,76 mill kr. Det mangler en del elementer for at den skal fange opp forhold i juni og virkning av budsjettforslag i delårsrapport 2 mv. Dersom det korrigeres for disse forhold og forslagene til budsjettjusteringer i delårsrapport 2 vedtas, så kan det anslås et samlet merforbruk på ca 9,72 mill kr. Et merforbruk på 9,72 mill kr kan dekkes inn dersom den siste KS prognosene for skatteinntekter i 2021 står seg. KS antyder her ekstra skatteinntekter på ca 9,5 mill kr. basert på signalene som ble gitt i Revidert Nasjonalbudsjett. Altså er årsprognose regnskap og budsjett trolig omtrent i balanse for første halvår. Antakelsen forutsetter da at juni fortsetter som de foregående månedene.

I delårsrapporten er det vist til flere områder der det kan bli utfordrende å holde budsjettet i andre halvår. Dermed er det usikkerheten i andre halvår som må få fokus i det videre arbeid.

Beregninger av årsprognose første halvår.

Status drift av kommunen (1A)- budsjettavvik		-9 761
Rammetilskudd	6 489	
Renteinntekter	-1 055	
Utbytte NTE	-818	
Renteutgifter	4 365	
Avdrag lån	-3 600	
Avsetning bruk av bundne fond	973	
Prognoser helår alle driftsenheter	-16 116	
Prognose avvik mot budsjett		-9 761
Mindreinntekter Ressurskrevende tjenester i 2021		-4 800
Sum prognose avvik mot budsjett- korrigert		-14 561
Budsjettendringsforslag (ikke med i budsjett ved måling)		
Fordeling koronamidler		11 633
Snekkerverksted		-300
Avsetning forventet koronakompensasjon høst 2021		-6 489
Sum budsjettendringsforslag		4 844
Sum prognose korrigert for budsjettendringsforslag pr juni		**-9 717**

Fordeling av avsatte koronamidler første halvår er beregnet pr 10.06 med tall fram til 31.05. Det betyr at virksomhetene ikke var kjent med forslaget til fordeling da de leverte sine årsprognoser til delårsrapport 2. Fordeling av midlene er heller ikke politisk vedtatt, slik at fordelingen foreløpig bare har status som forslag. Altså er virkningen av fordelingen ennå ikke innarbeidet i årsprognosen og budsjetter. Det er all grunn til å tro at fordelingen av økte budsjettrammer vil redusere merforbruk i tjenestene med 11,6 mill kr i tjenestene. Til sammenligning er merforbruket i tjenesten på 16,12 mill kr. Altså dekker kompensasjonene store deler av merforbruket i tjenestene. Indirekte betyr det at merforbruket i virksomhetene stort sett kan forklares med koronautgifter og at tjenestene drives omtrent i budsjettbalanse etter at koronautgiftene er dekket.

Mindreinntekter ressurskrevende tjenester 2021 er ikke lagt inn i årsprognosen pr mai. Mindreinntekten kan ikke beregnes før regnskap 2021 er avsluttet. Vi har foreløpig anslått inntektstapet til å utgjøre 4,8 mill kr. Inntektstapet er altså ikke regnet inn i tallene pr mai, men vi har tatt det med i anslaget pr juni.

Det er ikke lagt inn prognose på uavklarte forhold som delårsrapporten skyver til delårsrapport 3. Dette gjelder eksempelvis mulig underfinansiering barnehagetjenester, fremskynding helseplattform osv.

Del 2: Saksutredning delårsrapport

Nedenfor følger oversikt over saker som har fått oppfølging i delårsrapportene

Forhold som ble varslet for oppfølging i delårsrapport 2

I dette kapitlet følger en oversikt over saker som ble omtalt i delårsrapport 1 uten endelig avgjørelse. Disse følges nå opp med budsjettjustering eller krav om tiltak.

Budsjettjustering for merutgifter til pandemi

I delårsrapport 1 står at det vil komme en fordeling i delårsrapport 2. Dette er nå fulgt opp med et forslag til fordeling etter regnskapsførte utgifter. Med noen få unntak har alle tjenestene fått full kompensasjon for prosjektførte utgifter. Det foreslås totalt kompensert 11,633 mill av totalt avsetning på 12,272 mill. Kompensasjon til tjenesteområdene er på grunnlag av merutgifter etter 5 måneders drift i 2021.
Fordeling er basert på enhetenes regnskapsførte merutgift etter 5 måneders drift. Utgiftene består av overtid, vikarinnleie, smittevernutstyr, teststasjon Rinnleiret etc. Merutgifter ved vaksinering dekkes etter samme prinsipp. Bruk av ordinær arbeidstid til smittevern, smittesporing og vaksinering er ikke med i kompensasjonsfordeling.

Flytting av snekkerverksted:
Søknad om tilskudd til flytting av Lektor Musums gate 15 ble oversendt kommunen 6. mai. Prosjektet innebærer flytting, restaurering, registrering og tilrettelegging for formidling av snekkerverkstedet ved SNK. Stiftelsen Stiklestad museum vil stå som formell eier av bygg med inventar, hvor SNK vil få ansvaret for videre drift og vedlikehold. Budsjett og finansiering er foreslått slik;

1	Flytting av gjenstandar, merking og lagring	75 000
2	Forsking og formidlingsarbeid	30 000
3	Førebuing av plassering og ny tomt	400 000
4	Klargjere flytting av hus, demontering, trær	410 000
5	Flytting av hus	830 000
6	Administrasjon	245 000
7	Ferdigstilling etter flytting	1 100 000
	SUM	3 090 000

Finansieringsplan

SNK	1 000 000 - 1 500 000
Dugnad lokale lag og foreiningar	100 000
Verdal kommune	300 000
Trøndelag fylkeskommune	400 000
Søknad til fond og stiftelser	500 000 - 1 000 000
SUM	3 090 000

Kommunedirektøren vurderer at det viktig at snekkerverkstedet ikke går tapt og at dette sammenfaller med gjeldende utviklingsplan for SNK 2021-2024. Dette utløser et kommunalt tilskudd på området kultur med 300.000 kr, som foreslås innvilget. Beløpet finansieres ved å redusere budsjettet for renteutgifter. Utviklingen i rentemarkedet i juni gir et handlingsrom for å ta ned renteanslaget.

Driftsbudsjett kultur økes med 300.000 kr for året 2021. Rentekostnader reduseres med 300.000 kr.

Mulig underfinansiering av kultur:
Leie av Verdalshallen er ikke budsjettert innenfor årets ramme i kultur. Gjeldende leieavtale med Fylkeskommunen innebærer en utgift på 300.000 kr. Budsjettpremiss for alle virksomheter i 2021 var at den samlede bevilgning til tjenesten skulle ned med minst 2%, der dette var mulig. Manglende finansiering av 300.000 kr er ikke tatt inn i prognose for merforbruk på kulturtjenesten.

Det er ikke funnet rom for å finansiere manglende 300.000 kr og kulturtjenesten må finne tiltak for å komme i budsjettbalanse i 2021. Tiltakene er beskrevet i rapporteringen fra kulturtjenestene.

Mulig underfinansiering av barnehager:
I etterkant av at årsbudsjettet for 2021 ble levert til politisk behandling i november, viste oppdaterte beregninger og nye anslag barnetall at det kunne være beregnet for lite budsjett til utbetaling av tilskudd til private barnehager. Om dette i realiteten er en underbudsjettering er naturligvis avhengig av antallet barn som faktisk starter i kommunale eller private barnehager i 2021. En nedgang i antall barn kan derfor kompensere for de merutgiftene som kom fram i den justerte prognosen.

Det har ikke kommet noe nytt i saken siden forrige rapport. Den samlede driftsutviklingen i kommunale og private barnehager gir fortsatt muligheter for å holde budsjettene, dersom siste telling for året viser nedgang i barnetall. Kommunedirektøren tar en ny vurdering i delårsrapport 3.

I delårsrapport 3 vil det også bli sett på behovet for å kompensere private barnehager for merutgifter til pandemi i 2021. Dette har en sammenheng med forslaget om at alle kommunale virksomheter som har hatt ekstrautgifter til korona nå får kompensert dette. Et eventuelt tilskudd behandles som et engangstilskudd og vil ikke inngå i rammene for driftstilskudd til private barnehager i 2023.

Fondsbruk til saldering av budsjett 2021:
Kommunedirektøren vil se på mulighetene til å finne annen finansiering av drift enn bruk av disposisjonsfond på 2,1 mill kr. Behovet for å finansiere 2,1 mill kr med disposisjonsfond oppstod som følge av behov for justeringer helt i slutten av budsjettprosessen høsten 2020. Mål for styring av økonomien forutsetter at bevilgninger normalt skal finansieres innenfor årets inntekter og at bruk av disposisjonsfond skal unngås.Handlingsrommet i økonomien 2021 er klart bedre enn det så ut til å bli høsten 2020.

Dersom lavt rentenivå eller andre besparelser gjør det mulig, vil kommunedirektør komme tilbake med et forslag om at bruken av disposisjonsfond på 2,1 mill kr reverseres. Dette vil bli vurdert senere i år.

Økte kostnader og redusert kompensasjon i helse og omsorg:
Innstramming i praksis for hva som kan godkjennes som direkte utgifter til ressurskrevende tjenester medfører reduserte øremerkede inntekter. Inntektstapet ble grovt anslått til 5 mill kr i delårsrapport 1. Nye oppdaterte beregninger viser at det nå anslås et inntektstap på 4,8 mill kr i 2021 og et etterslep på 2,3 mill kr til korrigering av inntekten for 2020. Inntektstapet på 4,8 er delvis knyttet til innstramming i ordningen og delvis til nye behov. Kommer det nye brukere til, vil underfinansieringen også kunne øke utover de 4,8 mill kr. Størrelsen på inntektstapet for 2021 er ikke kjent før regnskapet for 2021 er ferdig.

En innstramming i praksis vil også gi strammere rammer for helse fremover i økonomiplanperioden. Dette fordi det ikke er tatt høyde for en ny praksis i økonomiplanen.

Helse gjør tiltak for å redusere det forventede merforbruket. I delårsrapport 3 vil kommunedirektøren på nytt ta stilling til om tiltakene er tilstrekkelige for å dekke inn merkostnadene. Det vil da også bli vurdert om økt bevilgning er nødvendig. Det er særlig aktuelt med etterbevilgning for retting av inntektstapet for 2020, da dette avviket ikke egentlig vedrører drift i 2021.

Prosjekt - jobbstøtte for innvandrere:
Det er lagt fram en skisse til sluttfinansiering av et prosjekt som skal gi innvandrere en bedre vei til utdanning eller arbeid. Prosjektet har mange likhetstrekk med Drømmedagene. Prosjektet fikk ikke full ekstern finansiering og står derfor i fare for å måtte nedskalere aktiviteten. Kommunedirektør ser at prosjektet har mange positive sider og at det vil kunne avlaste utbetalinger som ellers ville kommet under sosiale tjenester. Dersom prosjektet lykkes godt, vil derfor de positive effektene kunne dekke opp for hele eller deler av en økt bevilgning. Kommunedirektør vil utrede tiltaket nærmere og vurdere om prosjektet trenger egen finansiering eller fullt ut kan finansieres ved omfordeling innenfor budsjettet.
Saken er ikke ferdig utredet og skyves til delårsrapport 3.

Utredning av behov for økt låneramme til formidlingslån (Husbanken:
Det er vekst i det underliggende behov for startlån og en stor del av lånemidlene for hele året 2021 er lånt ut før vi har kommet halvveis i året. Tilgang til startlån kan ha stor betydning for utviklingen i økonomisk sosialhjelp fremover. Tilgang til startlån kan være et viktig verkøy for å møte utfordringene med senvirkninger av pandemien på arbeidsmarkedet. Erfaringer fra tilsvarende kriser i arbeidsmarkedet gir grunn til å tro at økningen i behov for økonomisk sosialhjelp først kommer 18 til 24 måneder etter at ledigheten skyter i været.

Lånerammen er 75 mill kr. Herav ble ca 10 mill av rammen brukt i 2020 til å møte stor etterspørsel etter startlån høsten 2020. Beløpet som kan lånes ut i 2021 ligger dermed på ca 65 mill kr.

Det utredes om det er behov for å øke lånerammen for 2021. Saken utsettes til delårsrapport 3 fordi det for tiden er begrenset kapasitet på saksbehandling og det er behov for å komme ajour før lånerammen økes ytterligere.

Mulige marginer i anslagsbeløp:
Delårsrapport 1 viste at det kunne være marginer i anslagspostene. Dette har ikke endret seg i delårsrapport 2, men det er noen nyanser i hvor det det erpositiv utvikling og hvor det ikke er. Informasjon om utvikling i betalt pensjonspremie og pensjonskostnad pr april tilsa at det kan oppstå en besparelse i 2021. I ettertid har det kommet et lønnsoppgjør som ble noe dyrere enn nasjonale anslag. Det kan redusere besparelsen noe. Kommunen vil få en ny gjennomgang av pensjonsanslagene med pensjonsleverandør senere i høst.

I revidert nasjonalbudsjett kom det ny informasjon om skatteingangen. KS beregnet da nye anslag for skatt og skatteutjevning. Det antydes en merskatteinntekt på 9,5 mill kr i den nye prognosen. Kommunedirektør vil ikke anbefale at dette legges inn som budsjettjustering. Det er fortsatt mye som gjenstår av året og utviklingen kan endres. Skatteinngangen kan også endres i positiv retning. Ny informasjon og ny prognose kommer sammen med statsbudsjettet i oktober.

Det er varslet renteøkning i 2021, men økningen har latt vente på seg. For hver måned som går med lave renter, vil det gi en gevinst i forhold til budsjettet. Markedets prising av rentene neste halvår tillagt en liten margin viser nå at gevinsten krymper gradvis mot null eller et lite merforbruk de siste 3 månedene av året. Det er da regnet på de lånene og de lånebetingelsene som gjaldt pr 05.06.

Den 10.06 og 11.06 ble det gjennomført en refinansiering av deler av låneporteføljen. Her ble det bedring i rentebetingelsene og utsiktene til lavere renter enn budsjett er styrket etter refinansieringen. Det vil komme nye oppdaterte beregninger utover høsten som kan gi et mer presist svar på om det ligger mer margin i renteutgiftene enn det som hittil er tatt ut i form av budsjettjusteringer.

I delårsrapport 2 er det tatt ut økt rentebesparelse på 300.000 kr. Dette er budsjettert som lavere renteutgifter.

Særskilte satsinger i økonomiplan - utenforskap:
I økonomiplanperioden er det satt av midler til å jobbe med utenforskap. Aktivitet kan skapes med utgangspunkt i en fast årlig bevilgning. Dersom kommunen i tillegg får ekstra midler etter søknad, gir det et handlingsrom til å øke aktiviteten utover det minstenivået som er sikret finansiering.

Kommunedirektøren arbeider fortsatt med en modell for å finansiere en økning i antall ungdommer som får sommerjobb og tilbud om aktiviteter sommeren 2021.Kommunen fikk ikke ekstra tilskuddsmidler, men det skal fortsatt være muligheter for å få til noe. Det legges opp til at 140.000 kr overføres til BUA av de gjenværende midlene.

Pott for mindre beløp til utdeling i kultur og næring:
Det er meldt inn et behov for å ha noen midler til utdeling til mer tilfeldige hendelser og behov i næring og kultur. Dette kan tas opp i arbeidet med ny økonomiplan.

Det foreslås ikke økt bevilgning i 2021.

Budsjettjusteringer i investering

Geotekniske undersøkelser og forberedende arbeider Ørin Nord, vestre del
Gjelder nødvendige tiltak for å gjøre oppfylling av vestdel av Ørin Nord, investeringstiltak 141005.

Kommunen har mottatt forespørsler fra aktører som ønsker å ta bruk deler av industriarealet på Ørin nord, i første omgang til lagringsformål. Det er et nokså omfattende arealbehov som beskrives, og kommunedirektøren vurderer det som en god mulighet til å komme i gang med en lenge etterspurt realisering av nytt industriareal på et område som er regulert til formålet. Det bør imidlertid gjennomføres ytterligere geotekniske undersøkelser helt vest på Ørin nord for å sikre en trygg utvikling av arealet. Det er innhentet pristilbud som indikerer en kostnad på ca 600.000 kroner for dette. Det kan hende at geoteknisk undersøkelse kan skyves på slik at det økonomisk forfaller i budsjettåret 2022, men for sikkerhets skyld legges beløpet inn i rammen for 2021. I tillegg må det gjennomføres en marinbiologisk undersøkelse /resipientvurdering, anslått til ca kr. 400.000, for å avklare hvorvidt det østlige bassenget på Ørin nord er påført skade som følge av dumping av betongslam. En slik undersøkelse ligger ikke inne i budsjettet for 2021, men må sammen med søknad etter forurensingslov/forskrift prioriteres gjennomført i år, da det har betydning for hvordan den videre utvikling av det regulerte industriområdet kan skje på en ordentlig måte med hensyn til det tilgrensende Ramsar-området. Undersøkelsen vil også gi svar på om det må gjennomføres kompenserende tiltak, eventuelt hvilke, som følge av nevnte utslipp. En eventuell opprydding må uansett prioriteres.

Investeringsbudsjett 2021 økes med 1 mill kr. Det må konkret vurderes om tiltaket i sin helhet kan føres som investering og lånefinansieres.

Rådhussaken - Tilpasninger ØBH
Et utslag av flyttekabalen for rådhusområdet og videre utbygging av infrastruktur for helsetjenester er at ansatte i helse må ha et opphold i midlertidige lokaler. Lokalene til ØBH blir tomme etter av VBB tas i bruk og kan tas i bruk til dette formålet. Dette krever noen mindre bygningsmessige tilpasninger. Den midlertidige løsningen vurderes som bedre enn leie av lokaler, brakkerigg mv.

Tilpasningene er kostnadsberegnet til 1,5 mill kr og justeres inn i investeringsbudsjettet for 2021. Investeringene avskrives og nedbetales over 5 år. Kort avskrivningsperiode fordi tiltaket er av midlertidig karakter.

Mindre tiltak barnehager
Gjelder rebevilgning av budsjett fra 2020. Dette ble uteglemt i rebevilgningssaken i april. Fjorårets midler ble ikke flyttet over til 2021 (1 mill ubenyttet). Det er skrevet byggekontrakter på Forbregd/Lein barnehage på ca.1,6 mill.kr. Tiltak gjelder utbedring av

ventilasjonsanlegg og tilrettelegging av parkeringsplass/snuplass. Opprinnelig budsjett 2021 er på 1 mill og det foreslås rebevilget 1 mill slik at det er dekning for inngåtte kontrakter.

Rådhussaken - Mindre areal i ny paviljong
Endelig vedtak forutsetter et noe lavere antall kvadratmeter enn opprinnelig forslag. Det antas at dette reduserer byggekostnad med ca 5 mill kr. Det er regnet med en nybyggpris på 40.000 kr pr kvm. Besparelsen innarbeides i økonomiplanen for 2022 og 2023.

Finansiering av nye investeringer
Økte investeringer i 2021 i de tre foregående tiltakene finansieres med momskompensasjon og låneopptak. Bruk av lån økes med 2,8 mill kr. Momskompensasjon økes med 0,7 mill kr. Det tas inn et forbehold om at en konkret gjennomgang av tiltakene på Ørin kan vise at deler av prosjektet er å anse som drift. Drift kan ikke lånefinansieres.

Korona

Håndtering av koronapandemien, konsekvenser av pandemien og vaksinering setter tydelig preg på organisasjonen og tjenestene. Det er fortsatt høyt arbeidstrykk innenfor tjenester som direkte påvirkes, samtidig som at mye utviklingsarbeid hemmes av hjemmekontor og begrensninger i måten det kan jobbes på. Med nye perioder med smittevekst, har virkningene fra 2020 blitt videreført inn i 2021 både når det gjelder drift og økonomi.

I april og mai er vaksinering utført på dagtid i Rådhusets lokaler. Parallelt med dette er det utarbeidet plan for vaksinering i juni, juli og august. Fra uke 23 foregår vaksinering i Øra hallen.

Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til hvor mange som skal vaksineres hver uke, og foreløpige signaler er at antall doser tredobles i uke 29 – 31. Tilgangen på personell er avgjørende for å gjennomføre dette. Så langt er ansatte og frivillige svært imøtekommende, men det er sårbart både for innbyggere som er målgruppen for vaksinering, og ansatte som skal avvikle ferie parallelt med vaksinering i denne perioden. Det meste er uforutsigbart, og planene justeres fortløpende når det er behov for det.

Tiltakene i regi av Innherred interkommunale legevakt på Rinnleiret endres fra 11.06.21. Det har ikke vært mulig å skaffe lege på Rinnleiret legesenter fram til det avvikles 31.08.21, og senteret driftes av dyktige sykepleiere fram til avvikling.

Utviklingstrekk som ikke har nådd regnskapene:
Nedenfor følger en beskrivelse av forhold som kan gi utfordringer utover høsten.

Økonomisk sosialhjelp:
Kommunedirektøren ser at det er en utvikling i økonomisk sosialhjelp og ledighetstall som kan gi utfordringer utover i året.

NAV holder budsjettet de fem første månedene, men sosialhjelp til livsopphold er den posten som det knytter seg størst usikkerhet til utover året. Flertallet av de som mottar økonomisk sosialhjelp, mottar dette som en supplerende ytelse. Dette kan gjenspeile endringer i arbeidsmarkedet og ledighetssituasjonen hvor en fra før marginal hovedinntekt krymper såpass mye at supplerende må ytes.

Barnevern:
Følgende beskrivelse ble gitt i delårsrapport 1 og gjelder fortsatt:

Barneverntjenesten i Verdal opplever en økende mengde henvendelser og bekymringsmeldinger. Alvorlighetsgraden i bekymringsmeldingene øker, i tillegg til en større kompleksitet i sakene. Andel bekymringsmeldinger som omhandler vold i nære relasjoner øker, og dette er knyttet til barn i alle aldre. Flere meldinger kommer nå fra Politiet, foreldre og private meldere. Saker som omhandler vold i nære relasjoner belaster store ressurser i tjenesten og er krevende, da det fordrer tett samarbeid med politi og Barnehuset i et lengre tidsperspektiv, i tillegg til barna og familien. Barneverntjenesten har i gjennomsnitt ukentlig slike aksjonsdager som krever store ressurser, både med tanke på personell og oppfølging av personale i etterkant.

Den økende mengden alvorlige saker, større krav til dokumentering, og den økte arbeidsbelastningen det medfører, er en av flere årsaker til det økende sykefraværet i tjenesten.

Siden forrige delårsrapport er det gjennomført eget statusmøte med barnevern. Kommunedirektør ser at det er en utvikling innenfor barnevern som kan gi utfordringer utover i året, uten at dette nødvendigvis måles ut av regnskapet. Det er underliggende vekst i behov for å følge opp saker samtidig som at tilgjengelig kapasitet er begrenset av antall saksbehandlere og sykmeldinger. I tillegg til dette vil ny oppvekstreform med nye arbeidsoppgaver, ny arbeidsdeling og foreløpig usikkerhet rundt finansiering binde ressurser utover i året. Det ble besluttet i møte å sikre nødvendig rekruttering for å håndtere saksmengden. Dette er planlagt innenfor budsjettrammen, noe som vil gi økt risiko for overskridelser.

Helseplattformen - fremskyndes:
Verdal kommune er invitert med i innføringsfase PD2 i Helseplattformen etter å ha løst ut opsjon på kjøp av andeler i mars 2021. Prosjektet vil komme til å ha behov for styrking og det planlegges for 3 stillinger med virkning siste kvartal i 2021. Utgiftene er i gjeldende økonomiplan lagt fra 2023. Dette var basert på en estimert oppstart helt i slutten av 2022.

En fremskynding av utgiftene vil ikke nødvendigvis påvirke totaliteten i prosjektet, fordi det da også bør gå kortere tid til gevinster av det nye systemet kan hentes ut. Det er samtidig en utfordring på kort sikt at utgiftene kommer tidligere.

Kommunedirektøren vil komme tilbake til saken senere i høst med nærmere beskrivelse av behov, kostnadsberegninger og evt finansiering i 2021.

Budsjettpremisset om nedskalering av integreringstjenestene høsten 2021:
Budsjettet for 2021 for integreringstjenestene har et klart premiss om at virksomhetsområdet Integrering og Mangfold må gjøre grunnleggende endringer i driftsform høsten 2021 for å klare tilpasningen til nye budsjettrammer fra og med høsten 2021. De nye budsjettrammene vil kreve så omfattende endringer at det er grunn til å tro tjenestens grunnpreg endres. Kommunedirektøren vil derfor anta at endringene krever politisk behandling når det foreligger en utredning av mulighetsrom og mulige tiltak.

Budsjettet 2021 er satt opp ut fra et premiss om at virksomhetsområdet skulle utrede løsninger for en nedskalert drift i løpet av vårhalvåret 2021. Dette har av ulike årsaker ikke kommet på plass og det foreligger derfor ingen plan for hvordan nedskalering høsten 2021 skal skje. Virksomhetsområdet klarte å skalere driften ned til budsjettrammene for vårhalvåret, men takten i nedskaleringen for høsten er betydelig mer krevende. Her legger budsjettet til grunn at

bevilgningene skal ytterligere reduseres med ca 1,9 mill kr. Dette nivået skal også videre ned i økonomiplanperioden som for de andre tjenestene i kommunen.

Driveren bak den sterke nedskaleringen av tjenesten er at det bosettes langt færre personer nå enn det tjenesten var dimensjonert for. Dette er ingen spesiell situasjon for Verdal kommune. Det samme gjelder nabokommunene. Reduksjonen i antall bosettinger er ikke en villet lokal politikk, men må sies å være et resultat av nasjonal og internasjonal politikk for mottak av flyktninger og for innvandring.

For høsten 2021 er det midlertidig ventet en noe større aktivitet og dermed også høyere inntekter enn budsjettert. Dette skyldes blandt annet familiegjenforeninger. Kommunedirektøren ser derfor muligheten for at tjenesten kan få en noe mindre nedskalering høsten 2021 enn det budsjett 2021 legger opp til. Det åpner også muligheten for at virksomhetsområdet kan bruke høsten 2021 til å utrede endringer i driftsform.

Dette kan medføre at området må styrkes med en budsjettjustering og evt at det lånes personellressurs fra annet budsjettområde for å få gjennomført utredningene.

Kommunedirektøren vil komme tilbake til dette i delårsrapport nr 3. Det også behov for at videre drift fra 2022 blir grundig belyst i økonomiplanen 2022-2025.

Sak om fastleger:
I samme møte som delårsrapporten legges det fram sak om fastlegeordningen. Økonomiske konsekvenser innarbeides i budsjettet i løpet av høsten. Kommunedirektøren vil komme tilbake til hvordan det skal finansieres. Saken vil også påvirke salderingen av økonomiplanen 2022-2025.

Staten er godt kjent med utfordringene i fastlegeordningen og KS har varslet om at kommunene mangler finansiering. Fastlegesituasjonen er slik sett en nasjonal sak som forhåpentligvis finner en løsning som ikke svekker kommunenes økonomi.

Utfyllende informasjon om enkeltsaker

Mottatt søknad:

Flytting av snekkerverkstedet:

Stiklestad Nasjonale Kultursenter
v/ fagleder forvaltning Bodil Østerås
Stiklestad alle 350
7656 Verdal
bodil.oesteraas@snk.no

Verdal kommune
v/kultursjef Ingvild Aasen
Postboks 24
7651 Verdal
postmottak@verdal.kommune.no

6. mai 2021

Søknad om tilskott til flytting av Lektor Musums gate 15

Vi vil med dette søke Verdal kommune om eit tilskott på kr 300 000 til flytting, restaurering, registrering og tilrettelegging for formidling av eit snikkarverkstad med bustadhus. Husa står i dag i Lektor Musumsgate 15 i Verdal sentrum, og er seld til utbyggar. Husa er tenkt plassert ved folkemuseet på Stiklestad og skal inngå som ein del av samlinga ved museet, med fokus på tradisjonshandverk.

Det er Stiftelsen Stiklestad museum som vil stå som eigar av dei tilflytta bygga med inventar, og SNK vil få vidare ansvar for drift og vedlikehald.

Vedlagt finn de prosjektplan og budsjett med finansieringsplan. SNK vil til takke kommunen for engasjementet og deltaking i arbeidsgruppa for prosjektet så langt, og vil presisere at eigeninnsatsen til kommunen er synleggjort i budsjettet. Dette gjeld midlertidig lager av større maskiner ved nedlagte Coop Vinne, samt lovnad om hjelp i samband med flytteprosessen.

SNK har organisasjonsnummer 956 298 660 og kontonummer 4440 08 10017. Snikkerverkstaden har prosjektnummer 1610.

Helsing

Marit Voll
Styreleiar i Stiftelsen Stiklestad museum

Ingegjerd Eggen
Avdelingssjef Stiklestad

Lektor Musums gate 15
Ingvaldsen snikkarverkstad

Prosjektskisse
Stiklestad Nasjonale Kultursenter 2021

STIKLESTAD

Lektor Musumsgate 15

Historikk

Lektor Museums gate 15 ligg i Verdal sentrum, i eit område som blir omtalt som «Prærien». Det er ein fullstendig bynær gard, som består av eit bustadhus, ein snikkarverkstad og eit uthus med funksjon som gris- og hønsehus med vedskjul og utedo. I tillegg er det ei nyare materialbu og ein gamal hage med fine element som staudar og grusgangar, gamle tre og restar etter ei fontene.

Snikkarverkstaden med masstue vart bygd i 1913/14. Familien Ingvaldsen budde i masstua medan dei sette opp bustadhuset, som sto ferdig kring 1917. Snikkarverkstaden er i bindingsverk, medan bustaden er i ståande plank. Snikkarverkstaden er bygd på etter kvart som det har kome til nye maskiner, og plassbehovet har vorte større. Her finst alt av løsøre og faste ting relatert til snikkarhandverket, og alt har fått stått nokså urørt sidan 1930-talet og fram til 1987, da andre generasjon Ingvaldsen måtte gi seg som snikkar ved Ingvaldsen snikkarverkstad.

Figur 1 Reimverk montert i takkonstruksjonen. Ein elektrisk motor frå tidleg 1900-tal driv reimene som så setter i gang maskinene.
Foto: Bodil Østerås

Inventar

Snikkarreiskapen er både handreiskap og større maskiner. Enkelte av maskinene er drevet med motor og reimverk med oppheng i takkonstruksjonen. Dei opphavlege elektriske motorane fungerer den dag i dag.

Også arkivmateriell som komplette årgangar av handverksblad og papir frå kunst- og handverksskolen er ein del av inventaret. Det same gjeld rekneskapen for verksemda.

Malar, gipsavstøypingar og teikningar frå restaureringa av Stiklestad kyrkje på 1930-talet er bevart. Det var også dette snekkeriet som laga prototypane til dei første våpenrekvisittane til *Spelet om Heilag Olav*. Her er teikningar frå oppbygginga av vassverket i Vuku tidleg på 1900-talet og malar til både stoler og golv-ur.

Bevaring av snikkarverkstaden

Det var på eit tidspunkt snakk om å få freda Lektor Museums gate 15. Trøndelag fylkeskommune sette i gang eit omfattande dokumentasjonsarbeid for å førebu ein søknad om freding til Riksantikvaren. SNK var da inne, saman med TRFK, for å dokumentert husa og inventaret i snikkarverkstaden. Marit Danielsen har dokumentert hagen og registrert plantar, medan Trøndelag Trepleie har tilstandsvurdert dei gamle trea. I denne samanheng vart det også gjort dateringar av snikkarverkstaden.

Riksantikvaren avslutta fredingsprosessen 5. september 2020, etter ønske frå grunneigar. Samtidig vart eigar, Verdal kommune, fylkeskommunen og SNK oppfordra av RA til saman å komme fram til ei løysing om bevaring av snikkarverkstaden ved flytting.

Samlingsforvaltning

Figur 2 System og orden i skapa.
Foto: Bodil Østerås

Utviklingsplan for SNK 2021-2024, «Der fortellinger møtes», legg tydelege føringar for at handverkstradisjonar og teknisk kunnskap skal vere eit satsingsområde i den kommande perioden. Dette er også heilt i tråd med den nye museumsmeldinga, «Musea i samfunnet», som understrekar kor viktig det er at musea har tilstrekkeleg handverkskompetanse for å sikre samlingane gode fysiske bevaringshøve. Den stadlege utviklingsplanen for avdeling Stiklestad er under arbeid, og det skal ikkje vere tvil om at tradisjonelt bygghandverk skal vidareutviklast og styrkast som satsingsområde.

Å ta vare på Ingvaldsen snekkeri er relevant i høve til bygghandverket på Stiklestad, men også i samband med olavsarv. Restaureringa av kyrkja i 1930 var eit stort oppdrag for snikkarverkstaden i Lektor Musumsgat 15, og mykje av dette arbeidet ligg dokumentert i romma, i malar, teikningar og gipsavstøypingar. Her ligg høvlar til listverk og verktøy som blir viktige å finne ved seinare antikvarisk restaurering av Stiklestad kyrkje. Det var også denne snikkarverkstaden som laga dei første prototypane til våpen; øks, sverd og skjold, til oppsettinga av *Spelet om Heilag Olav* på Stiklestad.

I avdeling Stiklestad si portefølje av bygg finst det ikkje bynære gardar eller verkstadar. Lektor Museumsgate 15 vil miljømessig stå godt til saga på folkemuseet, og er vurdert plassert der stallane står i dag.

Snikkarhandverket sit i huset, i måten det er brukt, i oppbygginga og utvidinga av verkstaden, i måten det er organisert på, slitasje på dørstokkar fortel om bevegelsesmønster og slitasje på reiskap fortel om bruken. Dette må bevarast for ettertida. Dei motoriserte maskinene fortel om tidleg industrialisering av snikkaryrket, samtidig som det tradisjonelle handverket utan maskinell kraft er godt representert.

Som ein spegel til det som vart produsert i verkstaden, står bustadhuset. Når familien Ingvaldsen skulle stifte heim, prioriterte dei verkstaden med masstue først. Så kunne dei bygge seg ei stove medan dei budde i masstua. Alt i huset er produsert i snikkarverkstaden: Vindauge, dører, listverk, inngangsparti med søyler. Stua er eit direkte avtrykk av snikkarhandverket, den handbårne kunnskapen og verktøya.

Formidling

Siste eigar av snikkarverkstaden har foto av folk i arbeid i snikkarverkstaden, og mange historier om folka og livet i ein snikkarfamilie. Dei gode historiene saman med eit autentisk inventar, gir oss mange inngangar til formidling. At vi også har tilsette med handverkarkompetanse som kan handtere, demonstrere og vidareformidle den handbårne kunnskapen i verkstaden, gjer dette til ein viktig arena for å formidle og forvalte immateriell kulturarv. Dette er ein viktig samfunnsoppgåve for vårt museum.

Forsking

Vi skal bruke flytting av snikkarverkstaden og bustadhus som kompetanseheving i SNK. Sjølve flytteprosessen, med tilpassing av ny tomt på folkemuseet, er ein prosess som involverer store delar av vår museumsorganisasjon. Saman skal driftspersonell, handverkarar, samlingsforvaltarar, formidlarar, fagpersonell og administrasjonen i SNK, i dialog med samfunnet rundt oss, ta vare på, formidle, forske i og vidareutvikle ein viktig bit av lokal næring i Verdal kommune.

Figur 3 Vedomn med limpotte. Ved omnen held dei varmen på kalde vinterdagar. Foto: SNK Bodil Østerås

Summert opp er snikkarverkstaden viktig for verksemda på Stiklestad fordi:

- I planverket til SNK står det at bygningsvern og handverk skal vere prioriterte satsingsområde, spesielt ved avdeling Stiklestad.
- Eit meir komplett handverkarmiljø med snikkarverkstad og heim er vanskeleg å finne, også på landsbasis
- Gjennom arbeid som er utført i snikkarverkstaden blir arbeidsplassen viktig som berar av olavsarv
- Dokumentasjonen på restaureringa av Stiklestad kyrkje er viktig for SNK og for 900 års markeringa for slaget i 1930
- Stiklestad museum manglar i si samling den bynære garden
- Snikkarverkstaden syner med sine maskiner og verktøy overgangen frå førindustriell til industriell tid innanfor tre-handverket
- Viktig samfunnsoppdrag å ta vare på den immaterielle kulturarven
- Kompetanseheving for SNK
- Lokalt engasjement

Milepålar og framdriftsplan

- 15. januar 2021: Etablerte prosjektgruppe og arbeidsgruppe
- 9. februar 2021: Orientering i avdelingsmøte Stiklestad og ledermøte SNK
- 24. februar 2021: Orientering i styremøte SNK
- 1. mars 2021: Utredning plassering av snikkarverkstaden ved folkemuseet
- 25. mars 2021: Intensjonsavtale om overtaking av hus og inventar underskrevet
- 1. april 2021: Førebels budsjett på plass
- April-mai 2021: Arbeide med finansiering
- 15. juni 2021: Endeleg vedtak om flytting basert på arbeidet så langt
- Hausten 2021: Flytting av hus til folkemuseet
- 2021 – 2022: Arbeid med restaurering, forvaltningsarbeid, forsking- og formidling, tilrettelegging for publikum.
- Jul igjen 2022: Opning?

Budsjett Lektor Musums gate 15

Grunnlaget i budsjettet er henta frå pristilbod.
Det pågår ein dialog med utbyggar og eigar av husa når det gjeld flytteprosessen.
Alle tal eks. moms.

1	Flytting av gjenstandar, merking og lagring	75 000
2	Forsking og formidlingsarbeid	30 000
3	Førebuing av plassering og ny tomt	400 000
4	Klargjere flytting av hus, demontering, trær	410 000
5	Flytting av hus	830 000
6	Administrasjon	245 000
7	Ferdigstilling etter flytting	1 100 000
	SUM	3 090 000

Finansieringsplan

SNK	1 000 000 - 1 500 000
Dugnad lokale lag og foreiningar	100 000
Verdal kommune	300 000
Trøndelag fylkeskommune	400 000
Søknad til fond og stiftelser	500 000 - 1 000 000
SUM	3 090 000

Vurdering:

Her vises det til delårsrapporten og de analyser som er gjort i denne.

Evaluering av Oppgaveutvalg som metode for samskaping

Saksbehandler:	Tone Elisabeth Berg	**Arkivref:**
E-post:	tone.elisabeth.berg@verdal.kommune.no	2018/8838 - /L02
Tlf.:		

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	16.06.2021	35/21
Formannskap	17.06.2021	97/21
Kommunestyre	21.06.2021	71/21

Kommunedirektørens innstilling:

1. Kommunestyret tar Sintef-rapporten «Samskaping gjennom Oppgaveutvalg? Om arbeidet med oppgaveutvalg i tre lokalsamfunn i Verdal kommune» til orientering.
2. Kommunestyret ber om at kommunedirektøren utarbeider en sak om opprettelse av bolystutvalg med forslag til organisering og finansiering.

Vedlegg:

1 Sintef-rapport 2021

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Halvannet år er gått siden Verdals tre oppgaveutvalg ble igangsatt etter vedtak i kommunestyret, k-sak 092/2019. Historikken strekker seg imidlertid tilbake til 2017. Etter et regnskapsmessig overskudd i Verdal kommune, ble det avsatt 1 million kroner til de tre grendene Helgådal, Ness og Leksdal, k-sak 107/17. Bakgrunnen var kommunestyrevedtak om nedlegging av skolene i de tre bygdene. Da saken kom opp til politisk behandling i 2018, ble den avvist, f-sak 059/18.

Våren 2019 ble grendemidlene koblet med oppgaveutvalg, k-sak 038/19, og høsten 2019 ble Verdals tre oppgaveutvalg igangsatt, k-sak 092/2019.

Hvert oppgaveutvalg besto av tre medlemmer fra organisasjoner i de tre bygdene (idrettslag, sanitetsforening, velforening/bygdelag/4H), samt to politikere fra Utvalg for Mennesker og Livskvalitet, uml-sak 004/19.

Av den tidligere bevilgede millionen, ble 100.000 kroner brukt på bolysttiltak i sentrum, k-sak 038/19. De resterende 900.000 kronene ble fordelt i de tre grendene (bl.a. basert på innbyggertall): Helgådal (325 innbyggere) 260.000 kroner, Ness (455 innbyggere) 300.000 kroner, samt Leksdal (585 innbyggere) 340.000 kroner (28.10.19). Mot slutten av 2020 fikk de tre oppgaveutvalgene henholdsvis ytterligere 20.000 kroner (administrativt tildelte prosjektmidler i forbindelse med By- og bygdelab).

I vedtaket om igangsetting, går det fram at midlene skal benyttes for å skape bolyst (følgelig ikke gå til drift eller tilskudd til enkeltpersoner). Det står også at oppgaveutvalgene skal konkludere rundt hvilke tiltak pengene skal brukes på, i løpet av første halvår 2020. Hvilke tiltak som settes i verk, samt et regnskap over dem, blir lagt fram som en egen orienteringssak fra kommunedirektøren til Utvalg for Mennesker og livskvalitet (16.06.21).
Det første fellesmøtet for de tre oppgaveutvalgene var i Kommunestyresalen på Verdal rådhus 28.november 2019. Senere har det vært jevnlige fellesmøter på rådhuset. Det siste foregikk imidlertid utendørs på Stiklestad 27. mai 2021. Oppgaveutvalgene har organisert seg selv, og har i ulik grad invitert administrasjonen med på egne møter. På tross av koronasituasjonen har samtlige oppgaveutvalg sørget for involvering av barn og unge, samt andre innbyggere/lag og organisasjoner i prosessene sine.

I kommunestyrevedtaket fra 28.10.19 går det også fram at oppgaveutvalg skulle evalueres som metode for samskaping innen utgangen av 2020. Kommunedirektøren har valgt å gjøre denne evalueringen eksternt av Sintef ved bruk av Forsknings- og utviklingsmidler administrasjonen i samarbeid med Proneo, har skaffet til veie.

Sintef-rapporten «Samskaping gjennom Oppgaveutvalg? Om arbeidet med oppgaveutvalg i tre lokalsamfunn i Verdal kommune» er vedlagt, og danner utgangspunkt for kommunedirektørens forslag til vedtak.

Vurdering:

I Sintef-rapporten defineres samskaping som «at offentlige og private og/eller sivile aktører arbeider sammen gjennom å dele kunnskap og ressurser med hverandre i et likeverdig samarbeid» (Røiseland i Sintef, 2021:3). Det vises til at innbyggermedvirkning er lovpålagt gjennom Grunnlovens § 49, Kommunelovens §12 og §39, Plan- og bygningslovens § 11-12, samt at «løsningen med oppgaveutvalg faller rett inn under FNs bærekraftsmål nr. 17: samarbeid for å nå målene» (Sintef, 2021:3).

I rapporten konkluderes det med at oppgaveutvalgene i Verdal tenderer til å være det som betegnes som *radikal samskaping*. Dette innebærer at «innbyggerne trekkes inn i utvikling og gjennomføring av utviklingsarbeid i et likeverdig samarbeid med det offentlige». Motsatsen er konservativ samskaping som kjennetegnes av et bestiller-utfører-forhold (Røiseland og Lo i Sintef, 2021:7,19).

I tillegg til ulike teoretiske innganger og erfaringer fra oppgaveutvalg andre steder i Skandinavia, bygger rapporten primært på gruppearbeid og intervju som forskerne har gjennomført med henholdsvis politikerne, innbyggerne og administrasjonen som har jobbet i Verdals oppgaveutvalg.

De positive konsekvensene av dette samskapingsarbeidet oppsummeres ved å vise til at:

- Metoden har fungert for å få iverksatt lokale prosesser som omhandler bolyst og lokalsamfunnsutvikling.
- Oppgaveutvalgene har vært en arena for å få i gang bredere dialoger og prosesser på tvers av lag og foreninger i lokalsamfunnene.
- Folkevalgte har fått innblikk og kjennskap til lokalsamfunnkontekster som de ikke er del av til daglig og sammenhengene mellom politiske vedtak, lokale konsekvenser og tiltaksmuligheter.
- Arbeidsprosessen har bidratt til å gjøre grendene, representert ved utvalgene, til en tydeligere og mer samordnet og enhetlig utviklingsaktør. Man har vist at utvalgene kan være en reell samskapingsaktør i de tre lokalsamfunnene.
- Administrasjonen har vist at det er mulig å legge til rette for (fasilitere) møteplasser og prosesser som lokalsamfunnet forstår og evner å gjennomføre.
- Den felles møteplassen på rådhuset har ført til læring og erfaringsdeling på tvers av lokalsamfunnene (Sintef, 2021:19).

Når det kommer til de utfordrende sidene som har kommet fram i forsøket med oppgaveutvalg, vises det i rapporten til følgende anbefalinger:

- Tydeligere innramming med tanke på pengebruk. (I denne første versjonen av oppgaveutvalg er det beskrevet at pengene skal gå til bolysttiltak. Dette kunne vært nærmere spesifisert. Det er bare gitt en frist for konklusjoner rundt pengebruk, ikke en tidsfrist for når de skal være brukt opp.)
- Tydeligere innramming med tanke på oppgaveutvalgenes varighet. (I denne første versjonen av oppgaveutvalg er det beskrevet at oppgaveutvalget skal bestemme hva de tildelte midlene skal brukes til innen første halvår 2020. Det er ikke beskrevet når oppgaveutvalget skal være ferdig med sin oppgave.)
- Tydeligere innramming med tanke på folkevalgtes rolle. (I denne første versjonen av oppgaveutvalg er det beskrevet at politikerne som inngår i oppgaveutvalget skal komme fra utvalg for Mennesker og livskvalitet. I forbindelse med vedtaket ble det bestemt at politikerne ikke skulle bo i de respektive grendene. Politikerne deltok på linje med innbyggerne, og fikk ingen form for møtegodtgjøring. De fleste valgte å innta en observerende rolle.)
- Det vises også til at andre forsøk med oppgaveutvalg har hatt sterkere tematisk og strategisk innretning, som for eksempel velferdsteknologi, frivillighetspolitikk og kommunale temaplaner.

I innbyggerundersøkelsen Folkestemmen som ble gjennomført høsten 2020 fikk innbyggerne spørsmålet «(…) Tenker du at Verdal kommune skal fortsette å bruke Oppgaveutvalg i tiden framover?». Leksdal er den eneste grenda som har oppgaveutvalg og inngår som egen krets i undersøkelsen. Her svarer over 65 prosent «ja» på spørsmålet, mens under 3 prosent svarer «nei». De resterende vet ikke. Tallene for hele Verdal viser at 44 prosent svarer «ja» og 4 prosent «nei», mens de resterende svarer at de ikke vet. (Sintef, 2021:12).
I Sintef-rapporten vises det til at hvis kommunen spør om utfordringen er kjent på forhånd, samt om kommunen kan løse den alene – «og svaret på disse spørsmålene er nei, så ligger det til rette for at samskaping med innbyggerne er en mulig og riktig veg å gå.» (Sintef, 2021:9).

Når det gjelder de konkrete resultatene av oppgaveutvalgene, blir disponeringen av de tildelte midlene rapportert til utvalg for Mennesker og livskvalitet (i tråd med vedtaket 23.10.19). Halvannet år etter at de tre oppgaveutvalgene i Verdal ble igangsatt er det blant annet klart at:

- Oppgaveutvalget i Helgådal har sørget for bygging av en sykkelbane ved skolen (pump track), innkjøp av tilhørende BMX-sykkel, samt opprusting ved Granfossen. Ved hjelp av dugnadsinnsats og mobilisering i lokalsamfunnet, har det imidlertid gått lite av de tildelte midlene. En større planlagt oppjustering av løypeanlegget i Bjartan er på vent på

grunn av forhandlinger med en grunneier (Værdalsbruket). Det er også planlagt iverksetting av flere tiltak innrettet mot barn og unge i Helgådal, som aktivitetsløype utenfor skolen og innkjøp av utstyr for bordtennis.

- Oppgaveutvalget i Ness har sørget for bygging og utsetting av benker og blomsterkasser rundt omkring i bygda. Det er avsatt midler til innkjøp av prosjektor og lerret på Heimly (forsamlingshus). Skilting i Ness, samt oppjustering av etablerte turstier er andre planlagte tiltak. Etter initiativ fra oppgaveutvalget, har Bøgdalaget henvendt seg til Verdal kommune med forespørsel om å kunne kjøpe uteområdet ved skolen. Der ønsker oppgaveutvalget å videreutvikle området med leke-/treningsapparater, samt trimtrapp.
- Oppgaveutvalget i Leksdal har sørget for etablering av en tursti på over fire kilometer som binder sørdelen og nordelen av bygda sammen. Dette har blitt realisert ved å skaffe til veie ekstern støtte på ytterligere 100.000 kroner (fylkeskommunale friluftsmidler). Oppgaveutvalget har anslått en dugnadsinnsats på over 700 timer så langt i turveiprosjektet. Over sommeren vil den første delen på to-tre kilometer være ferdig (tilrettelagt for ulikt funksjonsnivå). De tre organisasjonene som er representert i oppgaveutvalget har forpliktet seg overfor hverandre til fullføring og vedlikehold, blant annet idrettslaget gjennom søknader om ytterligere finansiering, samt velforeningen når det gjelder etablering av gapahuk, klatrestativ og flytebrygge i tilknytning til Andølvatnet (velforeningen har for øvrig skaffet til veie 50.000 kroner til denne delen av prosjektet som støtte fra SpareBank 1 SMN).

Blant uttalelsene fra innbygger-representantene som gjengis i Sintef-rapporten, er at samhandlingen på tvers av lag og foreninger oppleves som noe positivt og delvis nytt. Videre går det fram at pengene som er tilført «virker som en motivasjon og gir energi til å gjennomføre mer dugnadsarbeid» (Sintef, 2021:14, 16). Kommunedirektøren foreslår å utrede og fremme ny sak om opprettelse av bolystutvalg, som bygger på de gode erfaringene som er gjort gjennom oppgaveutvalgene, men også tar høyde for utfordringene som er avdekket underveis. Finansiering vil måtte inngå i en slik utredning.

2021:00546 - Åpen

Samskaping gjennom oppgaveutvalg?

Om arbeidet med oppgaveutvalg i tre lokalsamfunn i Verdal kommune

Forfattere
Espen Carlsson
Håkon Sivertsen

SINTEF Digital
Teknologiledelse – InnoCamp
2021-04-29

SINTEF Digital
Postadresse:
Postboks 4760 Torgarden
7465 Trondheim
Sentralbord: 40005100

info@sintef.no

Foretaksregister:
NO 919 303 808 MVA

Rapport

Samskaping gjennom oppgaveutvalg?

Om arbeidet med oppgaveutvalg i tre lokalsamfunn i Verdal kommune

EMNEORD:
Oppgaveutvalg
Samskaping
Innbyggerinvolvering
Medvirkning
Bolyst
Kommune

VERSJON
1

DATO
2021-04-29

FORFATTER(E)
Håkon Sivertsen og Espen Carlsson

OPPDRAGSGIVER(E)
Verdal kommune

OPPDRAGSGIVERS REF.
Marthe B. Leistad

PROSJEKTNR
102025251

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:
26 + vedlegg

SAMMENDRAG

Samskaping gjennom oppgaveutvalg – et forprosjekt

Dette notatet presenterer prosjektbakgrunn, nyere relevant litteratur, funn fra intervju og andre datakilder samt analysebaserte vurderinger av oppgaveutvalg som metode for samskaping i 1) tre lokalsamfunn, 2) kommuneorganisasjonen og 3) det lokalpolitiske miljøet og 4) samspillet dem imellom i Verdal kommune. I dette ligger det forslag til videre forskning og tilpasset tiltaksutforming på feltet. Forprosjektet «Samskaping gjennom oppgaveutvalg?" har blitt finansiert gjennom DistriktForsk Trøndelag i perioden 1.3.2020-1.3.2021.

UTARBEIDET AV
Espen Carlsson og Håkon Sivertsen
SIGNATUR

KONTROLLERT AV
Tove Håpnes
SIGNATUR

GODKJENT AV
Øyvind Skogvold
SIGNATUR

RAPPORTNR	ISBN	GRADERING	GRADERING DENNE SIDE
2021:00546	978-82-14-07674-5	Åpen	Åpen

Innholdsfortegnelse

1 Bakgrunn og introduksjon 3

2 Målsettinger for DistriktForsk-prosjektet 5

3 Teoretisk rammeverk: Nærmere om oppgaveutvalg som formalisert medvirkningskanal og metode for samarbeid mellom lokalpolitikere og innbyggere 5

4 Metodisk tilnærming og datagrunnlag 9

5 Resultater 10

5.1 Oppgaveutvalgenes mandat og organisering 10

5.2 Innbyggerundersøkelse september 2020 12

5.3 Gruppeoppgave på fellesmøte 13

5.3.1 De folkevalgtes rolle i OU 13

5.3.2 Administrasjonens rolle i samskapingen 14

5.3.3 Lokalsamfunnets rolle i samskapingen 14

5.4 Intervju administrasjon 15

5.5 Intervju lokalsamfunn 16

5.6 Intervju folkevalgte 18

6 Oppsummerende kommentarer 19

7 Referanser 22

Vedlegg: Tidslinje arbeidet med oppgaveutvalg i Verdal kommune 2017-2020 24

1 Bakgrunn og introduksjon

Kommunenes rolle og rammevilkår er i endring og den nasjonale politikken ønsker «samskaping på tvers av sektorer og tradisjonelle skillelinjer i samfunnet» (Meld. St. 30 (2019–2020). En vanlig definisjon av samskaping i tilknytning til offentlig sektor er enkelt sagt at offentlige og private og/eller sivile aktører arbeider sammen gjennom å dele kunnskap og ressurser med hverandre i et likeverdig samarbeid (Røyseland & Lo, 2019).

FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, og bærekraftsmålene blir dermed en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen (Lundberg et al. 2020). Fylkeskommuner og kommuner er nøkkelaktører for å realisere en bærekraftig samfunnsutvikling. Bærekraftsmålene er en naturlig referanse for samfunnsutvikling generelt og betydningen av partnerskap mellom flere interessenter som mobiliserer og deler kunnskap er viktig. Trøndelagsplanen 2019-2030 har for eksempel bolyst og livskvalitet som ett av tre innsatsområder, med mål om at god livskvalitet og mangfold skal kjennetegne Trøndelag (Trøndelag fylkeskommune 2018). Det betyr ifølge planen at frivillighetssektoren er aktiv og inkluderende, at innbyggerne får bruke sine ressurser, og at fellesskapet er inkluderende.

Innbyggermedvirkning er lovpålagt gjennom grunnlovens § 49, Kommunelovens § 10 (Komiteer) og §10b – eldreråd, ungdomsråd, råd fra personer med nedsatt funksjonsevne) §12 (Kommunedelsutvalg) og §39 (Innbyggerforslag og lokale folkeavstemminger), Plan og bygningslovens §11-12, kunngjøringer og kapittel 5 som omfatter *Medvirkning i planleggingen*. Utfordringer med denne typen medvirkning er for eksempel representativitet, særinteressers posisjon, mengde og hyppighet, ting tar tid, ulikhet i tidsperspektiv, medvirkningstretthet, involvering uten resultater og lav utnyttelse av innbyggerens ressurser (jf. Romsaas 2018).

Stadig flere kommuner i inn- og utland prøver derfor ut *nye metoder* for å forløse innbyggerressurser og -kunnskap. Etter inspirasjon fra forsøk i Danmark – f.eks. Gentofte kommune - er varianter av Oppgaveutvalg etablert og testet ut i et fåtall andre norske kommuner. Dette er varianter av en tidsavgrenset organisering der innbyggere og lokalpolitikere arbeider sammen med gitte mandat.

Løsningen med oppgaveutvalg faller rett inn under FNs bærekraftsmål nr. 17: samarbeid for å nå målene. Målet sier at nye løsninger skjer gjennom samarbeid mellom berørte parter.

Svelvik kommune, som fra årsskiftet 2020 ble del av nye Drammen kommune, gjennomførte forsøk med tre tematiske oppgaveutvalg i 2017. Nye Molde kommune etablerte en prøveordning med oppgaveutvalg om innbyggerinvolvering i 2018 i forbindelse med kommunereformarbeidet, mens Kristiansand kommune etablerte et oppgaveutvalg med representanter fra privat, sivil og kommunal sektor som skulle arbeide med forslag til hvordan Nye Kristiansand kan jobbe bedre med å få folk i arbeid sommeren 2019. Også andre kommuner er i ferd med å etablere slike ordninger. Med unntak av Sørensen et al (2017) som evaluerte prøveordningen med oppgaveutvalg i Svelvik kommune våren 2017, er det ikke utviklet FoU-basert kunnskap om denne typen utvalg i samskapingsarbeid i Norge.

I vedtak PS38/19 (datert 27.5.2019) og PS92/19 (datert 28.10.2019) besluttet Verdal kommune å gjennomføre en prøveordning med Oppgaveutvalg i tre grendesamfunn, hhv. Ness, Leksdal og Helgådal.

Utvalgene disponerer hhv. 300,- 340 og 260,-tusen for å *iverksette nærmiljøtiltak som skal bidra til økt bolyst* i lokalsamfunnet, der fordelingen er satt med utgangspunkt i innbyggertallet i skolekretsen, hhv, 455, 585 og 325 innbyggere. Hvert oppgaveutvalg består av to politikere og tre lokale innbyggere. De lokale representantene er rekruttert på bakgrunn av tilhørighet i eksisterende lag og foreninger i lokalmiljøet. Politikerne er valgt inn gjennom Utvalg for mennesker og livskvalitet i Verdal kommune, og skal ikke ha bindinger til de respektive grendesamfunnene. Ordningen i Verdal kommune er noe annerledes enn de andre formene for oppgaveutvalg som er identifisert gjennom litteratur, tradisjonelle nettsøk og søk i forskningsdatabaser. Ordningen i Verdal skiller seg ut både med det vide temaet – bolyst/lokalsamfunnsutvikling, at det er opprettet flere oppgaveutvalg som jobber med samme tema (tre), antallet deltagere i de respektive utvalgene (fem) samt det disponible pengebeløpet. Det er ikke avtalt en konkret avslutning av de enkelte oppgaveutvalgene i form av sluttrapport fra dem, men i saksframlegget står det:*«Utvalg for mennesker og livskvalitet har ansvaret for å følge bruken av nærmiljømidlene og gjennomføringen av tiltakene. Hvilke tiltak som settes i verk, samt et regnskap over dem, skal rapporteres og legges fram til utvalg for mennesker og livskvalitet til orientering i form av ordinær sak fra rådmannen.»*.

Den nye kommuneloven fra 2018 har ikke egne bestemmelser om oppgaveutvalg (Halvorsen og Aspelund 2019). Det sies imidlertid at «Folkevalgte organer skal opprettes etter bestemmelsene i denne loven eller etter bestemmelser om slike organer i andre lover» (Kommunal rapport 2020) og som det påpekes videre i Kommunal Rapport:

> *Det betyr her at slike oppgaveutvalg må opprettes etter bestemmelsene i § 5–7 om utvalg, og ellers følge de generelle reglene om saksbehandlingen i slike.*
>
> *Dette tilsier at det kan være nødvendig med noen justeringer i måten et slikt utvalg oppnevnes på og arbeider.*
>
> *Valg av medlemmer kan således ikke lenger delegeres til organisasjoner eller andre i lokalsamfunnet. Dette er ikke noe stort problem; kommunestyret kan invitere ulike lokale aktører til å foreslå medlemmer til utvalget, og så velge det som helhet – ved avtalevalg – med interne og eksterne medlemmer.*
>
> *Leder av utvalget skal sette opp en sakliste og innkalling til alle møter. Disse skal holdes og tilrettelegges av kommunedirektøren eller andre i administrasjonen, som skal sende ut formelle innkallinger i forkant av hvert møte – vedlagt de saksdokumenter som er aktuelle. Møtene skal som alminnelig regel være åpne, og det skal føres en møtebok etter alle møter. Under sitt arbeid kan utvalget etter eget skjønn invitere andre representanter fra lokalsamfunnet til åpne høringer eller samtaler, men da slik at disse høringene eller samtalene er klart atskilt fra utvalgets egen saksbehandling i møtet. Møtene skal som alminnelig regel være åpne, men ved selve saksbehandlingen skal bare utvalgets medlemmer få ordet og votere.*

Notatet er disponert på følgende vis: I kapittel 3 går vi kort inn på målsettingene for DF-prosjektet, deretter presenteres i kapittel 4 et teoretiske rammeverk der oppgaveutvalg som formalisert medvirkningskanal og metode for samarbeid mellom lokalpolitikere og innbyggere belyses. I kapittel 5 redegjøres forskningsdesign og metodisk opplegg. Oppgaveutvalgenes mandat og organiseringen av forsøket gjennomgås nærmere i kapittel 6, og vi presenterer og diskuterer funn fra datainnsamlingen. Avslutningsvis presenteres noen konkluderende betraktninger og implikasjoner for videre forskning på temaet.

2 Målsettinger for DistriktForsk-prosjektet

Hovedmålet med dette forprosjektet har vært FoU-basert kunnskapsutvikling om oppgaveutvalg som metode for samskaping i Verdal kommune.

Arbeidet har hatt to delmål: 1) undersøke erfaringer fra etablering av oppgaveutvalg i tre lokalsamfunn, samt 2) undersøke erfaringer i det politiske miljøet

Slik sett bidrar forprosjektet til kunnskap om hvordan Verdal kommune, og andre kommuner dette måtte være relevant for, kan organisere arbeidet og utvikle kompetanse om oppgaveutvalg som metode for samskaping med innbyggerne.

3 Teoretisk rammeverk: Nærmere om oppgaveutvalg som formalisert medvirkningskanal og metode for samarbeid mellom lokalpolitikere og innbyggere

Som vi slo fast innledningsvis er innbyggermedvirkning lovbestemt, men en større grad av innbyggermedvirkning i samfunnsutviklingsarbeidet – utover det lovfestede - er et mål i stadig flere kommuner. Selv om innbyggerne har rett til å medvirke i kommuneplanleggingen (Falleth og Saglie 2012), og at det gjennom en femtiårsperiode har «vært en maktforskyvning i planlegging fra stat til kommune og økt fokus på medvirkning og samhandling» (Falleth 2017: 361), kreves det også at det legges til rette for at dette faktisk skal skje (Sletterød et al, 2014).

Ifølge Torfing og Winsvold (2020: 132) er oppgaveutvalg en formell kanal for medvirkning. Og som det påpekes:

> *«Denne kanalen er initiert, etablert og driftet av kommunen. Deltakelse kan imidlertid også skje gjennom kanaler som ikke er etablert i regi av kommunen. Demonstrasjoner, underskriftskampanjer og aksjoner er eksempler på slike kanaler. Videre kan deltakelse skje ved at folk eller grupper tar kontakt med politikere på eget initiativ for å diskutere eller si ifra om noe».*

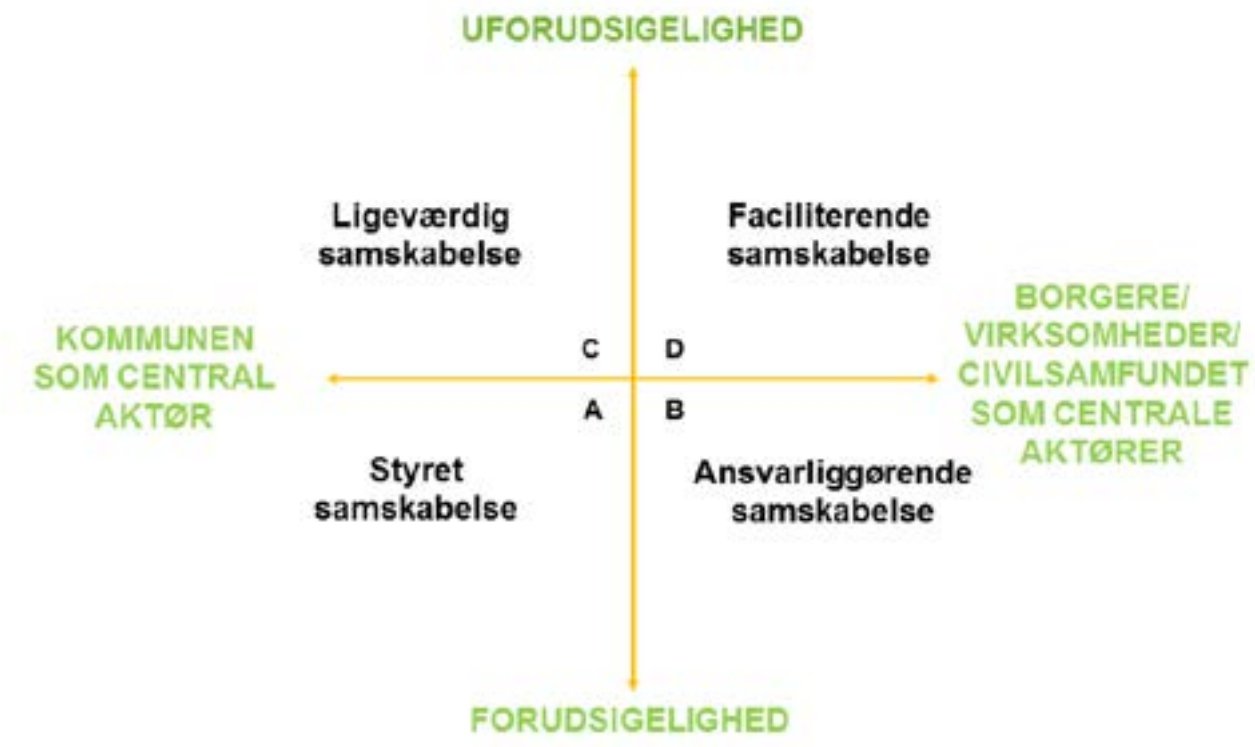
Den nasjonale politikken ønsker *samskaping* på tvers av sektorer og tradisjonelle skillelinjer i samfunnet (Meld.St. 30 (2019-2020)), gjennom ulike verktøy og/eller metoder for samarbeidsrelasjoner mellom offentlig, privat og sivil sektor, der kunnskap og andre ressurser deles og der verdi skapes (jf Røiseland og Lo 2019, se ellers kap. 1). I forskningslitteraturen er det imidlertid tre relaterte nøkkelbegreper som ofte brukes om hverandre, nemlig Co-governance/samstyring, Co-Production/samproduksjon og Co-Creation/samskaping. Her er det nyttig å vise til Ferlie et al (2020: 45) som på basis av en nyere omfattende litteraturgjennomgang presenter følgende distinksjon mellom disse:

Samstyring: Beskriver en situasjon der en myndighetsinstitusjon deler - på en rettferdig måte - effektiv beslutningstaking med en eller flere enheter (for eksempel samfunn / borgerorganisasjoner) i et område der institusjonen hittil har hatt den formelle beslutningskraften.

Samproduksjon: Beskriver en interaktiv prosess der leverandører og brukere av offentlige tjenester bruker sine forskjellige ressurser og evner i produksjon og levering. Det omfatter vanligvis ikke aktører utover tjenesteleverandører og brukere og er begrenset til fellesproduksjon av allerede eksisterende tjenester.

Samskaping: Beskriver prosessen der to eller flere offentlige og private aktører prøver å løse et delt problem, utfordring eller oppgave gjennom en konstruktiv utveksling av forskjellige typer kunnskap, ressurser, kompetanse og ideer som forbedrer produksjonen av offentlig verdi når det gjelder visjoner, planer, politikk, strategier, regelverk eller tjenester, enten gjennom en kontinuerlig forbedring av produksjonen eller utfall eller gjennom innovative trinnendringer som transformerer forståelsen av problemet eller den aktuelle oppgaven og føre til nye måter å løse det på (op.cit.).

Fagsjef Anne Romsaas (2018) i KS – kommunesektorens organisasjon og utviklingspartner, viser til Ulrich (2016) typologi der det skilles mellom styrt, ansvarliggjørende, likeverdig og fasiliterende samskaping.



Figur 1: Samskaping – en typologi (Kilde: Ulrich 2016: 3)

Et eksempel på *styrt samskaping* er at kommunen definerer utfordringen og løsningen, mens innbyggeren er med og gjennomfører. *Ansvarliggjørende samskaping* handler om at kommunen definerer utfordringen og løsningen, mens innbyggeren er sentral i utførelsen. I *likeverdig samkaping* er det kommunen som definerer utfordringen, men løsningen og hvem som er gjennomfører den er åpent. Fasiliterende samskaping handler på sin side om at innbyggerne definerer utfordringen og gjennomfører løsningen, mens kommunen er fasilitator i samskaping mellom kommune og innbyggere/næringsliv (ibid).

Graden av forutsigbarhet og vektingen mellom hva kommune og innbyggere/næringsliv gjør (arbeidsdeling) og hvem som er sentrale aktører, herunder forholdet mellom medarbeidere i kommunen og

innbyggerdeltagere/andre og de respektives roller i beslutningsprosesser og utførelsen av oppgaver, varierer dermed som vi ser av figur 1 mellom variant A-D i typologien.

Det kan trekkes en parallell til Røiseland og Lo (2019) som også argumenterer for at samskaping kan forstås på en rekke forskjellige måter, men der radikal og konservativ samskaping representerer det største skillet. Førstnevnte beskrives ved at innbyggere trekkes inn i utvikling og gjennomføring av utviklingsarbeid i et likeverdig samarbeid med det offentlige, mens konservativ samskaping (les: samproduksjon) beskriver samarbeid mellom det offentlige og frivillige i et tydeligere bestiller-utfører-forhold. Den grafiske framstillingen i figur 2 illustrerer spennet i disse to dimensjonene:

Figur 2: Mellom konservativ samproduksjon og radikal samskaping (Kilde: Røiseland og Lo, 2019)

Samskapingen som skjer i samfunnsplanleggingen vil ofte bære preg av mer radikal samskaping, co-creation, mens co-production i større grad vil handle om konservativt samarbeid nærmere tjenesteleveransene (jf. også Ferlie 2020).

Den radikale formen for samskaping – som Ferlie et al. (2020) kun omtaler Co-Creation - beskriver altså et samarbeid mellom innbyggere og kommune som sammen, i et likeverdig partnerskap, arbeider med løsninger som bidrar til samfunnsutvikling i ulike former. Som Røiseland og Lo (2019) argumenterer kan ulike kommuners forsøk med å lage arenaer basert på saksinnhold, for eksempel i form av varianter av oppgaveutvalg - analytisk sett - og med fordel - tolkes som eksempler på radikal samskaping. Rønning (2021) sorterer oppgaveutvalg som en ny tidsavgrenset konsultasjons- og forhandlingskanal knyttet til det demokratiske systemet, og dermed som en politisk/demokratisk innovasjon.

I den danske pionerkommunen Gentofte ble oppgaveutvalgene opprettet for å utrede et bestemt saksområde, f.eks. ungdomspolitikk og trafikkregulering. Etter valg av tema/oppgave ble det søkt etter et nærmere bestemt antall medlemmer, eksempelvis et spekter av ungdom med forskjellig alder, kjønn og etnisitet. Etter søknad ble man valgt ut. Politikerne som deltok, var i mindretall. Intensjonen er altså skape et grunnlag for å få inn nye og flere stemmer som igjen kan bidra til nye ideer, løsningsforslag og

meningsutvekslinger Dette er altså en påvirkningskanal der oppgaveutvalgene leverer synspunkt til de politiske organene (Rønning 2021: 148).

Med henvisning til oppgaveutvalg som metode for samskaping kan det gjøres noen betraktninger om behovet for å styrke samskapingen mellom kommunepolitikere og innbyggere. Torfing et al. (2017: 6-7) poengterer paradokset med at kommunestyret og politikers rolle ofte er nesten usynlig, mens kommunen som institusjon er svært synlig for innbyggerne. De folkevalgte opplever vanskeligheter med å skape oppmerksomhet om resultatene som skapes, og det er eksempler på at tilliten til de folkevalgte er dalende. Det argumenteres derfor for at det er behov for å styrke det politiske lederskapet. Torfing et al. (ibid.) påpeker at lokalpolitikere ofte har følelse av politisk avmakt og årsaken til dette er at kommunestyret preges av følgende tre forhold. *Frakobling*: Politikerne kommer først kommer på banen når administrasjonen har utredet og utviklet et beslutningsgrunnlag som de kan slutte seg til. *Sneversyn*: Politikerne bruker mye av tiden i faste utvalg som avspeiler den administrative inndelingen i saksområder, men som ikke nødvendigvis gjenspeiler problemene i den virkelige verden. *Isolasjon*: Politikerne inngår ikke i en systematisk og problemfokusert dialog med innbyggere og lokalsamfunn. En slik dialog kunne gitt input til utvikling av nye politiske løsninger. Politikere inngår gjerne i omfattende og sterke sosiale nettverk, men disse brukes sjeldent til utvikling av politiske løsninger.

*Det argumenteres følgelig for at etableringen av oppgaveutvalg er en interessant nyskapning som sikte mot å styrke det politiske lederskapet***.** Med basis i den internasjonale forskningslitteraturen mener Torfing et al (2017: 7) at politisk lederskap handler om tre forhold, nemlig 1) å fange opp og beskrive lokale problemer og utfordringer som krever kollektiv handling, 2) gi retning til problemløsningen og bidra på en aktiv måte til utvikling av nye løsninger, og 3) mobilisere støtte og oppslutning til gjennomføringen av nye løsninger. Som det konkluderes: «Politisk ledelse handler kort sagt om å sette seg i spissen for lokalsamfunnets utvikling»**.** Denne formen for oppgaveutvalg handler altså om å «styrke politikernes mulighet for å utvikle politiske løsninger sammen med innbyggerne» (ibid.).

Torfing og Winsvold (2020: 124-125) diskuterer demokratiparadokset, altså spenningsforholdet mellom det å gi alle lik innflytelse (den demokratiske logikken) og det å gi noen få utvalgte politisk handlekraft (den politiske lederskapslogikken). De mener at ordningen med oppgaveutvalg nettopp er et forsøk på «å gi innbyggere større innflytelse, samtidig som de folkevalgte sikrer at de beholder den makten som er nødvendig for å kunne peile ut kursen for kommunen og initiere politisk endring».

Tortzen (2019: 164-190) beskriver tre utfordringer som offentlig aktører må forholde seg til for å lykkes med samskaping;

1. Å velge sin bane - Når skal man samskape og når skal man la være?
2. Å arbeide med de indre linjer – hvordan blir man klar til å samskape?
3. Å ta ansvar for prosessen – hvordan skaper vi de best mulige vilkår for å samarbeide?

Samskaping krever altså en del forberedelser for å lykkes. Det er også komplekse beslutninger som ligger bak hvert punkt, og til dels politisk vilje som argumenterer for metodevalget. Samskapingsprosesser kan bygge

opp tillit, men dersom man ikke håndterer det godt, eller at det ikke passer til oppgaven, kan det like gjerne bygge ned tillit til administrasjon, politikere og samskaping som metode. Hvis kommunen spør seg selv "Kjenner vi utfordringen på forhånd? Og kan vi løse den alene?» og svaret på disse spørsmålene er nei, så ligger det til rette for at samskaping med innbyggerne er en mulig og riktig veg å gå. Internt i kommunen må forventningene til prosessen være diskutert og så klare som mulig, slik at man vet hvilken risiko metodevalget innebærer.

4 Metodisk tilnærming og datagrunnlag

Dette forprosjektet er gjennomført i tett samarbeid med nøkkelpersoner i Verdal kommune og ved hjelp av metodekombinasjon og *inspirert* av det som Torfing (2018) omtaler som utviklingsorientert evaluering av samskaping. Dette handler om å forholde seg kritisk spørrende til om problemdiagnosen holder, om målsettingene er relevante og dekkende for interessegruppene, at nye løsninger gir ønskede resultater, om innovative tiltak skaper utilsiktede konsekvenser osv. Notatet er ikke en evaluering, men et kunnskapsbidrag som kommunen selv kan benytte i det videre arbeidet.

Verdal kommune har som prosjektansvarlig lagt godt til rette for en tidseffektiv datainnsamling og gjennomføring av aktivitetene i prosjektet, herunder koordinering av informantavtaler og møteplasser. Som følge av Coronapandemien som slo ned i mars 2020 og året som fulgte har det vært nødvendig med tilpasninger som har redusert omfanget av fysiske møter og datainnsamlingsmetoder.

I prosjektperioden har det blitt gjennomført fem gruppeintervju i november/desember 2020: Ett med fem lokalpolitikerne som har deltatt/deltar i ordningen, ett med to nøkkelpersoner fra administrasjonen i Verdal kommune, samt tre med deltagere fra de tre lokalsamfunnene. Samlet sett deltok ni personer i sistnevnte. Samtlige intervju ble gjennomført på videomøteplattformen Teams, hadde et tidsomfang på vel en time og ble strukturert etter en halvstandardisert intervjuguide. To forskere deltok på alle intervju, det ble vekslet på å holde tråden i intervjuet og ta notater. Dette er et viktig bidrag til kvalitetssikring av datamaterialet og god resultatforståelse.

Ellers har vi foretatt en gjennomgang av relevante dokumenter og personlige meddelelser, deltatt på ett fellesmøte på Verdal Rådhus våren 2020, samt utarbeidet en gruppeoppgave til deltagere i oppgaveutvalgene på fellesmøte oktober 2020. De mest relevante resultatene fra innbyggerundersøkelsen Folkestemmen i Verdal kommune september 2020 inngår også som en del av datagrunnlaget i notatet.

5 Resultater

5.1 Oppgaveutvalgenes mandat og organisering

Følgende delkapittel beskriver tilblivelsen av oppgaveutvalg i Verdal.

Kommunebudsjettet i Verdal kommune viste i 2017 et overskudd på 1 mill. kroner. Samme år ble tre grendeskoler vedtatt nedlagt, Helgådal, Ness og Leksdal. Budsjettoverskuddet ble vedtatt til å gå til *tiltak for å fremme bolyst i de tre lokalsamfunnene*. I juni 2018 ble det i kommunestyret foreslått å tildele midlene til disse grendene, men saken ble nedstemt begrunnet med at ordningen var eksklusiv for de tre, og på den måten ekskluderte de øvrige lokalsamfunnene i kommunen fra å ta del i midlene. I mai 2019 ble saken behandlet på nytt, og da handlet det om å opprette oppgaveutvalg knyttet til bruken av nærmiljømidlene. Kommunestyret vedtok å benytte 900 000 til tiltaksarbeid i lokalsamfunnene, og at organisering av arbeidet skulle utarbeides av rådmannen.

I oktober 2019 vedtok kommunestyret å iverksette arbeidet med Nærmiljøtiltak i Verdal – og oppnevning av medlemmer til oppgaveutvalg (Verdal kommune 2019a). I vedlegg (Verdal kommune 2019b: 1-2) til sak i kommunestyremøtet datert 27.5.2019 (Verdal kommune 2019c) ble det orientert om hvordan et oppgaveutvalg *kan* fungere og hvordan rollene *kan* forstås (se også Molde kommune 2020). I den videre behandlingen ble det gjort tilpasninger til Verdal kommunes sin modell.

Politikernes rolle
I et oppgaveutvalg deltar politikerne på lik linje med innbyggerne i å utforme forslag til politikk for tema/området.
Det er kommunestyret som oppretter oppgaveutvalgene og vedtar oppgaveutvalgenes mandat, samt velger de folkevalgte medlemmene til utvalget.
Politikerne som velges inn i oppgaveutvalgene velger så de andre medlemmene (innbyggerne) etter gjennomført annonsering og vurdering fra administrasjonen, jf. de kompetanseprofiler/kriterier kommunestyret har satt for medlemmer til utvalget.
Politikerne i oppgaveutvalget bør ha særskilt interesse av oppgaveutvalgets tema og den partipolitiske tilhørigheten bør «settes noe til side». Det er viktig at de politiske representantene i oppgaveutvalget sørger for nødvendig kommunikasjon med eventuelt andre oppgaveutvalg, og forankring av arbeidet i komiteene, formannskapet og kommunestyret.

Innbyggernes rolle
Innbyggerne i et oppgaveutvalg representerer kun seg selv, ikke lag/forening eller lignende. Innbyggerrepresentantene i utvalget er som nevnt likestilte med politikerne i utvalget, noe som er viktig for at oppgaveutvalget skal fungere etter intensjonen om økt medvirkning.
Innbyggerrepresentantene til oppgaveutvalget kan rekrutteres gjennom annonsering, der det det annonseres etter personer som oppfyller kompetansekriteriene i mandatet. Interesserte innbyggere kan da søke om å få bli medlem av et oppgaveutvalg. Ved utvelgelse av innbyggerrepresentanter er det viktig å få med representanter fra grupper som ellers ikke deltar like aktivt i samfunnet. Kompetanse og interesse er nøkkelbegrep for sammensetting.

Administrasjonens rolle
Administrasjonens rolle vil under arbeidsformen oppgaveutvalg ha en fasiliterende rolle.
Administrasjonens oppgaver vil blant annet være:
å utarbeide forslag til mandat for de ulike utvalgene, etter dialog med den aktuelle komiteen eller med formannskapet.
bistå med søknadsprosessen for å skaffe/finne kandidater
bistå oppgaveutvalget med møteinnkallelser, utsendelse av dagsorden og referat, informasjon på kommunens hjemmesider, rigge møtested o.l.
bistå leder av oppgaveutvalget med å planlegge og tilrettelegge utvalgets møter, samt bidra med fagkunnskap og kompetanse ved å holde innlegg, forberede notater og utredninger

Som vi ser *kan* det være en ambisiøs rekke av kriterier som skal oppfylles og målsettes i forkant av oppgaveutvalgarbeidet. Verdal kommune valgte imidlertid blant annet å tilpasse en del av disse kriteriene, blant annet rekruttering, samt folkevalgtes særinteresser og bosted.

Saksutredningen (Verdal kommune 2019a) peker på at de tre oppgaveutvalgene skulle ha følgende sammensetning:

- Helgådal (Volden): to folkevalgte, en representant fra Helgådal idrettslag, en representant fra Volden sanitetslag og en representant fra Fjellrosa 4H.
- Ness: to folkevalgte, en representant fra Ness idrettslag, en representant fra Ness sanitetslag og en representant fra Ness bygdelag.
- Leksdal: to folkevalgte, en representant fra Leksdal idrettslag, en representant fra Leksdal sanitetsforening og en representant fra Leksdal velforening.

Videre beskriver saksutredningen følgende om organiseringen:

> *«Oppgaveutvalgene står fritt i å velge leder og organisere arbeidet. Rådmannen oppfordrer utvalgene til å sørge for en bred prosess der ulike grupper av befolkningen blir involvert, både med tanke på kjønn, alder og andre bakgrunnsfaktorer.*
>
> *Administrasjonen vil ha en tilretteleggende rolle, og kan støtte oppgaveutvalgene med praktiske gjøremål som møteinnkallinger og referatskriving. De vil også kunne bistå leder av oppgaveutvalget med å planlegge og tilrettelegge møter. Det kan dessuten være aktuelt med annen bistand fra ulike fagpersoner i kommunen om oppgaveutvalgene ser behov for det.»*

Seks folkevalgte ble i utvalg for Mennesker og livskvalitet oppnevnt til å delta i oppgaveutvalgene. Ett av kriteriene var at de ikke skulle ha bosted i den aktuelle grenda for oppgaveutvalg de deltok i.

Administrasjonen inviterte til første møte i oppgaveutvalgene 28.11.2019. Dokumentasjon som er gjort tilgengelig viser tidslinjen for – og konkretisert innhold i - arbeidet frem til 28.5.2021 (Se vedlegg 1).

Oppsummerende kommentar:

Mandatet har kommet frem gjennom flere arbeidsrunder i administrasjon og i politisk behandling. Utgangspunktet er en blanding av ønske om å drive frem tiltak for bolyst og lokalsamfunnsutvikling, involvere innbyggere og fordele et budsjettert overskudd til tre grender som mister nærskolen sin. Organisering og rollebeskrivelser i oppgaveutvalgene er beskrevet, samt hensikten med dem, men det er få regulerende momenter og virkemidler i saksutredningene. Det er ikke beskrevet hvordan oppgaveutvalget opphører, eller hvordan pengene skal forvaltes utover at de skal gå til bolysttiltak og at det skal rapporteres tiltak og regnskap til utvalg for mennesker og livskvalitet i form av ordinær sak fra Rådmann.

5.2 Innbyggerundersøkelse september 2020

I undersøkelsen Folkestemmen som ble gjennomført i september 2020 fikk innbyggere i hele Verdal spørsmålet: «*Oppgaveutvalg er etablert for at innbyggere og politikere sammen kan finne gode løsninger for verdalssamfunnet. Tenker du at Verdal kommune skal fortsette å bruke Oppgaveutvalg i tiden framover?*» .

Tabell 1: Svar fra Folkestemmen på spørsmål om fortsatt bruk av oppgaveutvalg i framtiden. N=3927

	Verdalsøra	Ørmelen	Ness/Vinne	Garnes	Leksdal	Stiklestad	Vuku	Vet ikke	Bor ikke i Verdal	Total
Ja	43,8%	41,6%	42,8%	44,1%	65,5%	43,4%	46,8%	35,1%	40,0%	44,1%
Nei	3,8%	3,4%	3,8%	14,2%	2,9%	6,6%	3,5%	5,4%	5,0%	4,4%
Vet ikke	52,4%	55,0%	53,4%	41,7%	31,7%	50,0%	49,7%	59,5%	55,0%	51,5%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Her ser vi at Leksdal skiller seg noe ut med å være mer positive til oppgaveutvalg. Det er verd å påpeke at Ness og Helgådal også har respondenter fra hhv Vinne og Vuku, og blir dermed ikke like tydelig positiv som Leksdal.

Tabellen viser at svært få er negative til ordningen med oppgaveutvalg, men en betydelig andel er usikre på om man skal fortsette med dette fremover. Det er noe variasjon skolekretsene imellom, der kretsene som ikke har deltatt i ordningen og jobbet med denne samskapingsmetoden er de som fremstår som mest usikre samlet sett.

Oppsummerende kommentar:

Svært få sier nei til å fortsette med oppgaveutvalg, de fleste svarer vet ikke, men 44 prosent er positive. Vi kan anta at de som svarer «vet ikke» ikke har tilstrekkelig kjennskap til ordningen for å ta et tydelig standpunkt til spørsmålet.

5.3 Gruppeoppgave på fellesmøte

Som ledd i gjennomføringen av DistriktsForsk-prosjektet ble det utarbeidet en gruppeoppgave i form av oversendte spørsmål som skulle besvares på Oppgaveutvalgsmøtet i Verdal Rådhus 1.10.20.

Oppgavebeskrivelsen var som følger: «Fordel i grupper med politikere på en gruppe, representanter fra lokalsamfunnene fordeler seg på to grupper og administrasjonen på en egen gruppe. Alle løser alle oppgavene! Vi ønsker oss både stikkord, lange utgreinger og tanker om det vi presenterer»

Under gjengir vi utvalgte resultater – ordrett gjengitt - fra det gjennomført gruppearbeidet sortert på de tre temaoppgavene som ble utformet om de folkevalgtes, lokalsamfunnenes og administrasjonenes rolle i arbeidet med oppgaveutvalg.

5.3.1 De folkevalgtes rolle i OU

Hvilke gevinster har de folkevalgte ved å være med i et oppgaveutvalg?

- Nært involvering i lokalsamfunnene
- Kan skapes saker fra grasrota
- Avdekke utfordringer – skape politikk
- Gjennom samskaping greier vi å få pengene til å rekke lenger
- Økt verdiskaping
- Det gjør noe med politikerrollen vår som gjør det mer interessant å delta i politikken
- Relevans med andre saker
- Bli kjent med folk og grendesamfunn. Møte befolkningen på et lokalt nivå
- Kjent med andre lokalsamfunn i kommunen. Ser konsekvenser av egne/politiske vedtak

Hvilke utfordringer har oppstått ved at man har med folkevalgte i oppgaveutvalget?

- Politikerne har begrenset med tid
- Avklaring av forventninger til hva politikerne skal gjøre og delta i
- Rolleavklaring viktig
- Tidsbruk til politikerne. Vanskelig å finne tid. Politikernes prioriteringsevne
- Ta en «tilskuerrolle» i starten. Varierende fra utvalg til utvalg og personavhengig

Hvordan ser vi effekter av at folkevalgte er i oppgaveutvalg i det øvrige politiske arbeidet i kommunen?

- Relevans med andre politiske saker
- (Fungerer som) Informanter til resten av det politiske miljøet
- Usikker, tror på effekt på sikt

I hvilken grad har man drøftet hvilke roller de folkevalgte har i oppgaveutvalgene?

- Vi har ikke drøftet roller i oppgaveutvalget
- Drøftet i fellesmøter
- I liten grad

5.3.2 Administrasjonens rolle i samskapingen

Administrasjonen er i dette tilfelle ansatte i Verdal kommune som direkte eller indirekte arbeider med oppgaveutvalgene. På spørsmål om hvilke begreper - på en foreslått liste – eller andre – som passer for å beskrive arbeidet som gjøres av denne gruppen ble følgende nedtegnet i gruppearbeidet:

- Tilrettelegger – før møtene
- Sekretær – for fellesmøtene
- Medspiller
- Rådgiver
- Engasjert
- Koordinert

5.3.3 Lokalsamfunnets rolle i samskapingen

Deltagerne har en oppfattelse av å representere flere gjennom involveringen i oppgaveutvalget.

Svarene gjenspeiler videre at oppgaveutvalgene har inkludert innbyggerne gjennom fellesmøte, informasjonsarbeid, folkemøte, andre organisasjoner, og at folk i alle aldre har deltatt. Man mener det er gjennomført gode involveringsprosesser og at barn og unge har deltatt i aktiviteter i regi alle tre utvalgene.

På spørsmål om hvorfor noen eventuelt kan være, eller føle seg, ekskludert av det som foregår i oppgaveutvalget ble det svart at «De som ikke er/bruker sosiale medier, kan føler seg «ekskludert», det samme kan gjelde «Ved mangelfull informasjon til lokalsamfunnet».

«Samhandling/samarbeid mellom lag foreninger, at ting skjer», og det parallelle svaret om «Samordning av foreninger i bygda» nevnes som det som oppleves som positivt i lokalsamfunnet takket være oppgaveutvalget.

Når det gelder den største utfordringen for at oppgaveutvalgene skal fungere godt over tid, nevnes «Få med engasjerte folk. Tips: Bygge opp fond som det kan søkes fra», samt «slitasje».

Oppsummerende kommentar: om folkevalgtes deltakelse kan vi trekke ut at det medfører økt kunnskap om selve lokalsamfunnet og gjør det mer interessant å være politiker ved å komme tett på tiltaksarbeid og utviklingsprosjekter. Selv om deltakelsen er formalisert er det i praksis vanskelig å forutse hvor mye tid det går med til å være med i utvalget. Forventningsavklaringer er krevende når ingen har prøvd dette tidligere, og de fleste folkevalgte er også nye i kommunestyret, slik at det er vanskelig å sammenligne med annen politisk aktivitet.

Administrasjonens rolle har vært å sette retning på oppgaveutvalgenes aktivitet i tidlig fase, og å støtte aktiviteten undervegs.

Deltakerne fra lokalsamfunnenes opplever at de representerer hele grenda, og det er arbeidet med inkludering og involvering i alle tre grender. Samhandling på tvers av lag og forening oppleves som noe positivt og delvis nytt.

5.4 Intervju administrasjon

Arbeidet til administrasjonen har i stor grad vært å få i gang ordningen. Administrasjonen har identifisert de sentrale lag og foreninger og grendene, og gjort henvendelser til disse for å finne personer som ønsker og kan være med i oppgaveutvalget. Allerede i dette arbeidet ble det en del samsnakking og samordning på tvers av lag og foreninger i grendene.

Rollen har i startfasen vært å være igangsetter og initiativtaker for at arbeidet skulle komme i gang. Administrasjonen har også lagt til rette for flere fellesmøter med alle deltakerne i oppgaveutvalgene. Disse har fungert godt og vært viktig for å dele erfaringer og skape motivasjon på tvers av utvalgene. Administrasjonene anser oppgaveutvalgene som avsluttede når pengene er brukt opp, men dette har nok vært litt utydelig i oppstartsfasen.

Administrasjonen betrakter de tre grendene som noe ulike når det kommer til vilje til å iverksette større tiltak. Samtidig er de tre grendene i ulike kontekster.

Andre uklarheter er deltakernes godtgjøring. Ingen deltakere får godgjøring, heller ikke folkevalgte, som da deltar på egen fritid. Antall møter eller hva som kreves eller ønskes av tidsbruk er ikke avtalt på forhånd.

Administrasjonen har til en viss grad møtt misnøyen med skolenedleggelsesvedtakene, som også er noe av bakgrunnen for beslutningen om opprettelsen av oppgaveutvalg

Oppsummerende kommentar:
Administrasjonen er en viktig igangsetter av oppgaveutvalgene. Det er tydelig beskrevet at de tildelte pengene skal benyttes til bolysttiltak, men det er ingen tydelige sanksjonsmuligheter for kommunen dersom grendene ikke benytter pengene (for eksempel tidsfrister eller andre bestemmelser).

5.5 Intervju lokalsamfunn

Oppgaveutvalg-deltagerne har på forskjellig vis en tydelig forankring i sitt lokalsamfunn, både gjennom verv i lag og foreninger og gjennom å ha bodd der over flere år. I intervjuene ble motivasjon til å være med i oppgaveutvalget, hvordan de har organisert arbeidet og hva de har oppnådd, belyst. Vi spurte også om samarbeidet med administrasjon og folkevalgte.

Deltagerne motiveres av å være med på å forbedre eget nærmiljø og å fremme bolyst. De ønsker å utvikle noe som kommer alle innbyggerne til gode. Enkelte nevner også at det å forbedre attraktiviteten til bygda er noe som motiverer – da med tanke på å trekke til seg folk fra andre steder. De fleste er godt involvert i frivillig arbeid, men er tydelig på at det er viktig å holde trykket oppe og tilrettelegge for at alle kan delta på noe, og som kommer hele bygda til gode.

Pengene som er tilført virker som en motivasjon og gir energi til å gjennomføre mer dugnadsarbeid.

De tre oppgaveutvalgene har på ulike måter gjennomført kartlegginger av ønsker og behov for tiltak i en tidlig fase. Alle tre inviterte bredt til informasjon og idemyldring i oppstarten. Møtene hadde litt ulike oppslutning, men mellom 20 og 70 personer dukket opp på disse møtene. To utvalg gjennomført også egne kartlegginger blant barneskoleelever, og ett har 4H med i oppgaveutvalget.

Det som opplevdes som uvant, men også arbeidsomt, var at man starter med en pott med penger og i neste omgang leter etter hvilket tiltak man skal prioritere. Det mer vanlige er å ha et tiltak/idé man ønsker å realisere, men at man mangler midler. Det fører til at det må bygges opp et bredt engasjement i lokalsamfunnet og på tvers av lag og foreninger, noe som en av gruppene omtaler som utfordrende, men samtidig givende. Enkelte opplever også at utvalgenes mandat har vært noe uklart.

Diskusjoner som oppstod var også om midlene skulle brukes til ett stort tiltak, spres på flere, bruke midlene som egenkapital til å utløse større midler fra andre finansieringsaktører (f.eks. spillemidler, Gjensidigestiftelsen og Sparebankstiftelsen), danne et fond, og lignende.

Konkrete prosjekter som har blitt realisert er for eksempel BMX-bane med tilhørende benker og tilrettelegging, trivselstiltak i samarbeid med elveeierlaget, benk- og blomsterkasseproduksjon og lignende.

Noen prosjekter det fortsatt arbeides med er av større omfang, og handler om grendeutvikling, eiendomsutvikling og reguleringsmessige forhold, som f.eks. turveger.

Politikernes rolle i oppgaveutvalget oppleves som litt utydelig av enkelte informanter, men det oppleves verdifullt å ha med personer som ikke er fra bygda, og på den måten kommer med andre betraktninger og perspektiv. Det er uklart i hvilken grad de skal og bør involveres i arbeidet, og det henger litt sammen med deres egen interesse og engasjement. Et av utvalgene savner noe mer deltakelse. De opplever at politikerne får noe ut av å være med i oppgaveutvalget – innsikt og forståelse for grendas utfordringer.

Om arbeidsmåte nevner oppgaveutvalgene at de har møter med og uten deltakelse fra politikerne. Det foregår også mye kommunikasjon på Messenger. Tidsbruken som har gått med oppleves som akseptabel,

men det varierer mye mellom utvalgene. I ett av utvalgene har mye tid gått med i oppstartsfasen med å kartlegge og bli enige omprioriteringer av tiltak, og mye tid har gått med til reguleringsarbeid.

Oppgaveutvalgene har deltatt på fellesmøter på rådhuset for alle tre oppgaveutvalg, men har ikke vært benytte til andre oppgaver (høringsuttalelser eller annet planarbeid).

Oppgaveutvalgenes oppfatning av kommunens hensikt har utviklet seg. I starten tenkte noen at det var for å kjøpe seg god samvittighet i grendene skoler ble lagt ned, men opplever nå at de ønsker noe positivt gjennom samarbeid med grendene.

En effekt flere nevner er at det har oppstått dialog og diskusjoner på tvers av lag og foreninger i grenda om utvikling og samarbeid. Dette oppleves som veldig positivt.

Et læringspunkt som går igjen i utvalgene er at demokratiske prosesser tar veldig lang tid, og det er krevende å skape et bredt engasjement. Et annet er at rollen og mandatet skulle vært tydeligere fra starten av.

Oppsummerende kommentar:
Deltakerne drives av å forbedre attraktiviteten til eget lokalsamfunn. Involvering og inkludering har blitt ivaretatt, men det er mest aktivitet i arbeidsgruppen. Det oppleves som uvant å forholde seg til penger man har og velge mellom tiltak, når det vanlige er det omvendte. Det har vært noe konkret samarbeid med kommunens administrasjon, men da på enkeltsaker.

5.6 Intervju folkevalgte

De folkevalgte som er med i oppgaveutvalg sitter alle i utvalg for mennesker og livskvalitet, og fem av seks er i sin første periode som lokalpolitiker.

Folkevalgtgruppen ble spurt om deres *oppfatning av formålet* med oppgaveutvalg. På den ene siden peker de på oppgaveutvalgene som en medvirkningskanal, hvor man får bedre mulighet til kommunikasjon og dialog mellom lokalsamfunn og lokalpolitikere. Videre trekker de fram at lokalsamfunnene kjenner best selv hva som skal til får å skape utvikling, dernest pekes det på at folkevalgte får et mye nærere forhold til lokalsamfunnenes utfordringer og med det blir bedre politikere på grunn av den økte kjennskapen til egen kommune.

Resultatmessig mener Politikerne de har fått noe mer nærhet til grendene og også sakene om angår disse. Dette oppfattes som givende, og de opplever å møte seg selv i døren (de har vedtatt nedleggelse av skoler, og er med på å se hvilke konsekvenser dette får for nærmiljøet), noe som kan føre noe positivt med seg.

Flere oppdager bygdene som ressurssterke, og de har fått økt tro på frivilligheten. De mener også at vegen inn til politikerne blir kortere. For Verdal er dette en god form for samhandling med innbyggerne.

Det ligger noen klare *utfordringe*r i politikernes deltakelse i oppgaveutvalgene.

Ambisjonsnivået i grendene kunne ikke forutses i utgangspunktet. Møtefrekvensen oppleves å være høy i enkelte grender, og det er ulikt i hvilken grad det innkalles til møter, og i hvor stor grad de er formelle. Med dette blir det uklart hva som skal kunne forventes av de folkevalgte med tanke på deltakelsesfrekvens. Rollene har blitt tolket på ulikt vis - fra å være observatører til å være svært sentral og aktiv i utvalget. Avklaringene er delvis gjort eksplisitt, og delvis blitt til mens man har gått i gang med arbeidet i utvalgene.

De folkevalgte etterlyser tydeligere rammer for deltakelsen i oppgaveutvalg.

Det pekes også på mulige utfordringer dersom man i utvalget skulle bli uenige om bruk av midler. Ett av utvalgene ga uttrykk for at de ønsker å bruke pengene slik at det utløser flere penger. Det er ikke klart hva som skjer med oppgaveutvalgets varighet om pengene ikke brukes opp, eller hva som skjer med pengene dersom de ikke brukes opp.

Oppsummerende kommentar:

Innbyggernes medvirkning og lokalsamfunnenes egne drivkrefter oppfattes som sentrale, sett fra de folkevalgtes side. De er litt uklare på hva som oppfattes som deres rolle i modellen. Godtgjøring av arbeidet er også et tema som problematiseres. De fremhever det å lære om lokalsamfunnenes ressurser og muligheter som inspirerende.

6 Oppsummerende kommentarer

Datamaterialet viser at etableringen av oppgaveutvalgene i Verdal var gjennom flere runder med bearbeiding og behandling før det ble iverksatt. Bakgrunnen var en blanding mellom budsjettoverskudd, nedleggelse av skoler, og et ønske om å utvikle en modell for samskapt lokalsamfunnsutvikling. Oppgaveutvalg var et tilgjengelig virkemiddel i kommuneloven. Dette dokumentet er ikke en evaluering av om dette var riktig tiltak/virkemiddel, men heller en belysning og vurdering av erfaringer. Målsettingen har vært å bidra til kunnskapsutvikling om oppgaveutvalg som metode for samskaping i Verdal kommune, herunder erfaringer fra etablering av oppgaveutvalg i tre lokalsamfunn, samt erfaringer i det politiske miljøet.

Litteraturgjennomgangen og datamaterialet viser oss at Oppgaveutvalg er et virkemiddel for samarbeid mellom politisk og administrativt nivå i en kommune, og som kan fungere godt som plattform for lokalsamfunnsutvikling under gitte forhold. Kommunenes administrasjon har jobbet godt med plan og gjennomføring av tilrettelegging, koordinering, rekruttering og erfaringsdeling. Det er vanskelig å si om pengene utgjør den avgjørende forutsetningen for å skape engasjement for virkemidlet i de tre lokalsamfunnene, men det er flere som nevner disse som motiverende, samtidig oppleves det arbeidskrevende å kartlegge og rettferdiggjøre valg av tiltak, samt fordeling av midler når man har som utgangspunkt i at det skal gjennomføres en rettferdig fordeling som skal komme lokalsamfunnet som sådan til gode. De folkevalgte kommer i dialog med innbyggere og dedikerte ressurspersoner og lærer på denne måten lokalsamfunnene å kjenne, noe som i neste omgang kan bli et viktig grunnlag for politikkutforming.

Den kan tyde på at arbeidet med oppgaveutvalg i Verdal tenderer til radikal samskaping (Røiseland og Lo 2019) og et eksempel på en blanding mellom *styrt, fasiliterende og ansvarliggjørende* samskaping (jf. Ulrich 2016, figur 2) over tid. Dette handler om at innbyggere i tre aktualiserte lokalsamfunnene får anledning til å definere utfordringen og gjennomfører løsningen, mens kommunen er fasilitator i samskaping mellom kommune (politikere og administrasjon) og innbyggere. I hvilken grad det er snakk om samskapt politikkutvikling er mer uvisst i denne fasen forsøket, men datagrunnlaget indikerer at deltagende politikere gjør seg kjent i egen kommune og at dette også er viktig grunnlag for videre arbeid i for eksempel Utvalg for mennesker og livskvalitet, herunder arbeidet med tiltak og politikk for lokalsamfunnsutvikling.

Eksempel på gode momenter ved forsøket med oppgaveutvalg i Verdal kommune er at

- Metoden har fungert for å få iverksatt lokale prosesser som omhandler bolyst og lokalsamfunnsutvikling.
- Oppgaveutvalgene har vært en arena for å få i gang bredere dialoger og prosesser på tvers av lag og foreninger i lokalsamfunnene.
- Folkevalgte har fått innblikk og kjennskap til lokalsamfunnkontekster som de ikke er del av til daglig og sammenhengene mellom politiske vedtak, lokale konsekvenser og tiltaksmuligheter
- Arbeidsprosessen har bidratt til å gjøre grendene, representert ved utvalgene, til en tydeligere og mer samordnet og enhetlig utviklingsaktør. Man har vist at utvalgene kan være en reell samskapingsaktør i de tre lokalsamfunnene.
- Administrasjonen har vist at det er mulig å legge til rette for (fasilitere) møteplasser og prosesser som lokalsamfunnet forstår og evner å gjennomføre.
- Den felles møteplassen på rådhuset har ført til læring og erfaringsdeling på tvers av lokalsamfunnene

På bakgrunn av de gjennomførte datainnsamlinger og observasjoner ønsker vi å peke på følgende utfordringer og muligheter som kan bidra til å forbedre videre eller tilsvarende arbeid med innbyggerinvolvering generelt og oppgaveutvalg spesielt:

Tema for samskaping (de konkrete aktivitetene)

- Dersom man ønsker større grad av reell samskaping kan det være formålstjenlig å involvere flere fagpersoner i kommunen i større grad *tidligere* i prosessen, for eksempel fra teknisk avdeling/planavdeling.
- Det er sagt lite om forventet resultat av oppgaveutvalgene utover å peke på prioritering av bolysttiltak. Dette har medført en viss usikkerhet i oppstartsfasen da dette er en svært åpen oppgave.
- Både administrasjon og folkevalgte kan påvirke aktiviteten i en retning dersom dette er ønskelig. Eksempler på styringssignaler som kan gi et smalere spekter av tiltak kan være at de skal rettes mot ungdom, det skal være miljøvennlig, det skal være for barnefamilier, eller lignende. De strategiske effekter av tiltakene som nå er påbegynt og gjennomført synes i liten grad å være drøftet, ut over at det skal skape bolyst.

Organisering av utvalgene

- Oppgaveutvalgene har fått løse rammer og forventninger til møteaktivitet lokalt. Da kreves det å ha dedikerte personer som evner å drive oppgaveutvalget og ta ansvar for fremdrift i arbeidet.
- Personene er direkte valgt ut fra erfaring og andre verv lokale lag og foreninger. Grenseoppgangen mellom forventinger i lag/foreninger og grendeforventninger kan være utfordrende og betinger avklaringer rundt oppgaveutvalgets mandat.

Folkevalgtes rolle og bidrag

- Hva som er de folkevalgtes rolle i et oppgaveutvalg er krevende å beskrive, særlig når dette er uprøvd metodikk, men i Verdal har det handlet om å observere, gi innspill og bidra med sin kunnskap. Det kan tenkes at roller og bidrag bør tydeliggjøres, innskrenkes eller avgrenses, for eksempel at man primært har en observerende rolle. For dyp involvering på operativt nivå kan oppleves problematisk i senere politisk behandling av enkeltsaker, men, det kan også henvises til Torfing & Winswold 2020: 138 som belyser at det ikke er «sikkert at det samtidig å skulle lytte og å skulle lede (…) trenger å være så vanskelig (…) i de fleste saker synes det (…) lett å styre etter sitt partipolitiske kompass, og innspill folk kommer med, endrer ikke kursen radikalt, men kan bidra til å justere den. Videre er det som oftest ingen stor motsetning mellom det politikere mener og det folk mener. Folkevalgte er jo også folk. De er bosatt i kommunen, de har familie, venner og kanskje jobb i nærmiljøet, og de er stort sett bredt orientert om hva som rører seg i kommunen. Vi har, som velgere, gitt dem tillit og pekt dem ut til å fatte beslutninger på våre vegne, nettopp fordi vi tror at de kan representere våre interesser på en god måte, noe de fleste politikere kan. Folkevalgte har likevel mye å lære, fordi det med nødvendighet ligger mer kunnskap og flere ideer i befolkningen som helhet, enn i kommunestyresalen eller i kommunens administrasjon. De fleste politikere vet dette, og de er stadig på jakt etter å få vite hva folk mener og tenker om hvordan kommunepolitikken kan gjøres bedre»
- Ved å definere og avgrense folkevalgte oppdrag nærmere kan man øke deres engasjement og deltakelse i oppgaveutvalget. Slik unngår man også problematikken man har møtt på med å vite når de skal/kan trekke seg ut, og avklaringer rundt eventuell møtegodtgjøring blir enklere.

Administrasjonens rolle og bidrag

- Administrasjonen har hatt en viktig tilretteleggende og koordinerende rolle, og har mye av æren for å ha fått satt i gang oppgaveutvalgene. De har ikke hatt en tydelig operativ oppgave i de tre utvalgene, men har blant annet lagt til rette for fellessamlinger med erfaringsutveksling på tvers av utvalgene, men øvrige fagpersoner kommune kunne også blitt involvert for å unngå sårbarhet og bidra til bredde i kunnskapstilfang rundt prioriterte tiltak og tema.
- Det er et potensial for formalisering og skriftliggjøring av planer og beslutninger gjort i oppgaveutvalgene, for eksempel med tanke på hvordan de gode ideene forvaltes over tid. I den danske kommunen Sønderborg (jf. Ekmann og Sivertsen 2017) blir konkrete og målrettede *utviklingsplaner*[1] for hvert lokalsamfunn gjort skriftlig i startfasen for å bidra til forankring av ideer og kontinuitet av arbeid i lokalsamfunnet. Dette er også noe som kunne bidratt til å utvikle virkemidlet oppgaveutvalg. En enkel mal for dette kan sikre at oppgaveutvalgene får hørt alle stemmer i lokalsamfunnet (barn og unge, tilflyttere, eldre osv).

Likeverdighet i samskapingen

- Både Røiseland og Lo og Ulrich sine modeller peker på *likeverdighet* mellom partene i samskapingen. I Verdal har oppgaveutvalgene i stor grad fokusert på konkrete tiltak som skal gjennomføres i grendene. Dette medfører at politikerne, som ikke bor i bygda, får et begrenset handlingsrom i utvalget. Man kan se for seg at deres rolle kunne vært av mer likeverdig art om oppgaveutvalgets oppgave hadde vært på et mer strategisk nivå, for eksempel å utarbeide en inkluderingsplan for ungdom, en langsiktig utviklingsplan for bygda eller lignende. Sønderborg kommune (Sivertsen og Ekmann, 2017) har utviklet en modell som krever at lokalsamfunnene må levere en lokalsamfunnsutviklingsplan for å kunne gå videre med å søke midler og ressurser for å gjennomføre konkrete tiltak.

Samskapt politikk

- Potensialet for å utvikle politikk med basis i oppgaveutvalgene er ikke realisert/tatt ut. Deltagererfaringer og samarbeid om prosess- og tiltaksutforming med innbyggere kan gi folkevalgte en mulighet til å se sammenhenger mellom utvalgene og utvikle en mer proaktiv lokalsamfunnsutviklingspolitikk for kommunen.

Relasjoner i lokalsamfunn og dialog på tvers av organisasjoner/lag/foreninger

- Det er positivt at dialoger oppstår på tvers av etablerte lag og foreninger, selv om det er stor sjanse for at det er mange av de samme personene som inngår i disse i utgangspunktet. Oppgaveutvalget medfører imidlertid en større grad av dialog om samarbeid og langsiktig utvikling.

Grad av styring og kontroll– muligheter og mangler i mandatet

- Hva pengene skal brukes til skal bestemmes i løpet av første halvår, men det er ikke gitt noen tidsfrist for å bruke opp pengene.
- Det er ingen tydelig avgrensning av oppgaveutvalgets varighet. Dette kan bli en utfordring i og med at ett av utvalgene vurderte og lanserte forslaget om å bruke pengene som egenandel for å få utløst andre midler, og eventuelt sette penger i et fond.

[1] https://www.sonderborgkom.dk/lokale-udviklingsplaner/

7 Referanser

Bentzen, T. Ø., Lo, C., & Winsvold, M. (2020). Strengthening local political leadership through institutional design: how and why. Local Government Studies, 46(3), 483-504.

Daly, S., Pegan, A., Pluchinotta, I. & Shaw, K. (2020). Co-Production and Co-Governance: Strategic Management, Public Value and Co-Creation in the Renewal of Public Agencies across Europe. Deliverable 1.1: literature review. COGOV, May 2020.

Falleth, E. (2017). By- og regionplanlegging; et tilbakeblikk og et fremtidsbilde. KART OG PLAN, Vol. 77, pp. 360–364,

Falleth, E. I., & Saglie, I. L. (2012). Plan-og byggelovgivningen–mellom demokrati og effektivitet. *Kart og plan*, volum 72 105 (4), 289, 297.

Halvorsen, S. og Aspelund, E.T. (2019). § 5-1: Spørsmål ny kommunelov og oppgaveutvalg Tolkningsuttalelse | Dato: 19.11.2019. Kilde https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-5-1-sporsmal-om-ny-kommunelov-og-oppgaveutvalg/id2678276/ Lastet 18.11.2020

Kommunal rapport (2020). Slutt for oppgaveutvalg? Kommunal Rapport 10.2.2020. Kilde: https://www.kommunal-rapport.no/bernt-svarer/slutt-for-oppgaveutvalg/109648!/ lastet 18.11.2020

Lundberg, A.A., K., Vangelsten, B. V., Bardal, K. G., Reinar, M. B., Bjørkan, M., & Richardson, T. K. (2020). Strekk i laget. En kartlegging av hvordan FNs bærekraftsmål implementeres i regional og kommunal planlegging. NF-rapport 7/2020. Bodø, Nordlandsforskning

Meld. St. 30 (2019–2020). En innovativ offentlig sektor — Kultur, ledelse og kompetanse.

Molde Kommune (2020). Reglement for oppgaveutvalg. Kilde: https://www.molde.kommune.no/politikk-og-innsyn/for-politikere/reglement/reglement-for-oppgaveutvalg/

Røiseland, A. (2017). Strengthening local political leadership–Norwegian strategies. Paper prepared to ECPR General Conference, Oslo 6-9 September2017.Section 22: Epochal Transformations in Local Governance: Innovation, Quality and Capacity. Panel # 357: Strengthening Local Governance Capacity through Interactive Political Leadership

Romsaas, A. (2019). Samskaping i norske kommuner. Partnerforum 15.3.2018, Oslo, kommunesektorens organisasjon https://www.uio.no/om/samarbeid/samfunn-og-naringsliv/partnerforum/arrangementer/aktualitet/2018/anne-romsaas-partnerforum-15.03.18.pdf

Rønning, R. (2021). Innovasjon i offentlig sektor. Innover eller blir innovert. Oslo, Universitetsforlaget

Ekmann, L., Sivertsen, H., Stene, M., & Lysø, R. (2017). Samarbeid for barn og unges oppvekstmiljø. Erfaringer fra samarbeid mellom kommune og frivillighet i Steinkjer kommune. Regionalt Forskningsfond Agder. TFoU-rapport 2017: 07. Steinkjer, Trøndelag Forskning og Utvikling

Sletterød, N. A., Carlsson, E., Kleiven, H. H., & Sivertsen, H. (2014). Ungdom og medvirkning i planlegging og lokalt utviklingsarbeid. *Å slippe til og bli sluppet løs er to sider av samme sak. TFoU-rapport*, 2014:8. Steinkjer, Trøndelag Forskning og Utvikling

Torfing, J., Sørensen, E., Winsvold, M., & Røiseland, A. (2017). En ny politisk arbeidsform? Evaluering av oppgaveutvalg i Svelvik kommune våren 2017.

Torfing, J. & Winsvold, M. (2020). Demokratiparadokset. Hvordan styre et folk som skal styre seg selv?. I A. Røiseland & S. I. Vabo (Red.), Folkevalgt og politisk leder (Kap. 5, s. 120–145). Oslo: Cappelen Damm Akademisk. https://doi.org/10.23865/noasp.80.ch5Lisens: CC BY-ND 4.0

Tortzen, A. (2019). Samskabelse afvelferd. Muligheder og faldgruber. Hans Reitzels forlag, København

Trøndelag fylkeskommune (2018). Trøndelagsplanen 2019-2030. Vedtatt av fylkestinget desember, 2018

Ulrich, J. (2016). Samskabelse - en typologi. Clou skriftsserie, 2016(001), 1-15. [2016-001].

Verdal kommune (2019a). Kommunestyret 28.10.2019 - PS 92/19 Nærmiljøtiltak i Verdal – igangsetting. Arkivref : 2018/8838 - /L02
https://www.verdal.kommune.no/Politikk/2019-2023-Kommunestyret/20191028/09219-Narmiljotiltak/

Verdal kommune (2019b). Demokrati og samskaping. Kilde:
https://verdal.kommune.no/Global/Politikk/2019/Vedlegg/f19_sak053.vedl2.pdf
lastet 18.11.2020

Verdal kommune (2019c). Kommunestyret 27.05.2019. PS 038/19 Ordning for nærmiljøtiltak i Verdal. Kilde:
https://www.verdal.kommune.no/Politikk/Kommunestyret-2015-2019/20190527/#03819

Vedlegg: Tidslinje arbeidet med oppgaveutvalg i Verdal kommune 2017-2020

Oversikten bygger på innspill fra administrative nøkkelpersoner i Verdal kommune

Saken, fenomenet og bakgrunnen for oppgaveutvalg i kronologisk rekkefølge:

Det hele startet ved et vedtak ift behandlingen av budsjett og økonomiplan.

Kommunestyret 11.12.17 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/Kommunestyret-2015-2019/20171211/#10817

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.*

Kan i ettertid også sees i sammenheng med (men den første saken som ble fram lagt, i formannskapet 14.06.18, var i all hovedsak knyttet til punkt 13).

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 kommunepolitikerne.
- 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.

Så kom selve saken opp til politisk behandling – der den ble avvist.

Formannskapet 14.06.18 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/Formannskapet-2015-2019/20180614/#05918

Deretter kom saken til ny behandling – der oppgaveutvalg ble knyttet konkret til nærmiljømidlene.

Formannskapet 16.05.19 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/Formannskapet-2015-2019/20190516/#05319

Kommunestyret 27.05.19 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/Kommunestyret-2015-2019/20190527/#03819

Til slutt kom saken knyttet til organiseringen av og rammene for oppgaveutvalg.

Utvalg mennesker og livskvalitet 23.10.10 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/2019-2023-Mennesker-og-livskval/20191023/#00319
Utvalg mennesker og livskvalitet 23.10.10 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/2019-2023-Mennesker-og-livskval/20191023/#00419
Formannskapet 24.10.19 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/2019-2023-Formannskapet/20191024/#10419
Kommunestyret 28.10.19 - https://www.verdal.kommune.no/Politikk/2019-2023-Kommunestyret/20191028/#09219

Første møte i oppgaveutvalgene var et felles møte, som administrasjonen inviterte til, den 28.11.19

Deretter har oppgaveutvalgene hatt egne møter – uten administrasjonen

I januar og februar 2021 inviterte to av oppgaveutvalgene administrasjonen til å orientere om bakgrunnen for etableringen, her var også andre lag og organisasjoner invitert.

I tillegg har alle oppgaveutvalgene vært i kontakt med rådgiver fra Kultur i Verdal kommune angående søknader/spillemidler.

Nytt fellesmøte var planlagt 18.03.20, men pga korona ble det erstattet med møter med hvert av oppgaveutvalgene. Her kalte administrasjonen inn (referat vedlagt).

Fellesmøte 28.05.20

De øvrige møtene er det oppgaveutvalgene selv som har oversikt over.

Teknologi for et bedre samfunn

www.sintef.no

Tilleggstilskudd til fastlegeordningen som rekrutteringstiltak

Saksbehandler:	Anne Kari Haugdal	**Arkivref:**
E-post:	anne.haugdal@verdal.kommune.no	2019/2053 - /G00
Tlf.:	908 95 050	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	17.06.2021	87/21
Kommunestyre	21.06.2021	72/21

Kommunedirektørens innstilling:

1. Verdal kommunestyre ber kommunedirektøren iverksette utbetaling av tilleggstilskudd til fastlegene fra 01.07.21.
2. Tilleggstilskuddet finansieres og innarbeides i helse og velferd sitt budsjett 2021.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommunestyrets vedtak i sak 16/2021

Saksopplysninger:

Viser til vedtak i sak 16/2021 kulepunkt 2 og 3:

- Som et ledd i å øke kommunens mulighet for å rekruttere fastleger innføres kommunalt tilleggstilskudd tilsvarende 100% økning av basistilskudd for LIS 3 og 50% økning for spesialistene i planperioden. Denne ordningen er i samsvar med nabokommunene tilskuddsordning.
- Tilleggstilskuddet innføres fra 01.01.22 og innarbeides i kommende budsjett og økonomiplanperiode.

Rekrutteringsutfordringene til fastlegetjenesten er som kjent svært krevende, og siden kommunestyret fattet vedtak om å innføre kommunalt tilleggstilskudd til fastlegene fra 01.01.22 har både rekruttering til ledige fastlegehjemler og vikarer forverret seg.

Som kjent har et legesenter hatt to ledige fastlegehjemler siden 2018. Begge hjemlene ble tildelt to søkere i februar, og begge takket ja. I ettertid har den ene fastlegen sagt opp sin hjemmel. Arbeidet med å rekruttere ny fastlege i den ledige hjemmelen har så langt ikke lyktes. Samtidig har rekruttering av vikarer forverret seg.

Kommunedirektørene og kommunalsjefene helse og velferd i kommunene Namsos, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger gjennomførte dialogmøte om fastlegeordningen 28.05.21 hvor målet var å avklare mulighetene for felles regional strategi i måten kommunene legger til rette for og utvikler fastlegetjenesten. KS deltok i møtet og presenterte Hovedstyret sitt vedtak 20/77 18.12.20 sine krav overfor regjeringen for å sikre innbyggerne legetjenester:

1. Takstsystemet må endres for bedre ivaretakelse av sårbare pasienter med sammensatte behov.
2. Det må utredes nærmere endringer i finansieringssystemet som sikrer en fullfinansiert ordning for kommunene uavhengig av om legene er fastlønnet eller næringsdrivende.
3. Fastlegeforskriften må tydeliggjøre at kommunene har adgang til å omgjøre en avtalehjemmel til fast legestilling ved ledige avtalehjemler.
4. Krav til bakvakt for legevakt må settes i bero til allmennleger som har fullført LIS 1.

Det regionale møtet var nyttig, og har et potensial i å gjøre regionen attraktiv for framtidig rekruttering av fastlegeordningen. Det er igangsatt et arbeid med å utarbeide et perspektivnotat hvor potensialet for samarbeidet beskrives og tydeliggjøres i det videre samarbeidet. Styreleder i KS Bjørn Arild Gram uttalte i en pressemelding 31.05.21 at staten må sikre fastlegeordningen ved å iverksette kraftfulle tiltak raskt, og at det er behov for en tilleggsbevilgning på 500 – 700 mill. Pengene må brukes til å styrke basistilskuddet. «*Det koster kommunene mer og mer for hvert år å ha en fastlegeordning. Dette er penger som skulle vært brukt til andre formål. Det er kommunenes subsidiering som holder ordningen flytende, men ordningen rakner i sømmene fordi det er ikke nok, sier styreleder i KS Bjørn Arild Gram.* Pressemeldingen kan leses på denne lenka.

I revidert nasjonalbudsjett er basistilskuddet økt med 33 kroner fra 577,- til 610,- som ikke kompenserer utgiftsøkningene fastlegene har hatt. Å innføre kommunalt tilleggstilskudd på et tidligere tidspunkt enn det kommunestyret har vedtatt, kan øke mulighetene for å rekruttere fastleger. Ved å innføre tilleggstilskuddet fra 01.07.21 vil det utgjøre en merkostnad på ca 1,4 mill.

Vurdering:

Kommunedirektøren vurderer at det er behov for at kommunestyrets vedtak 16/2021 kulepunkt 2 og 3 iverksettes fra 01.07.21 for å styrke mulighetene for å rekruttere fastleger til den ledige avtalehjemmelen ved Stekke legesenter, og rekruttering av 2 nye avtalehjemler slik at innbyggerne sikres tilstrekkelig tilgang på legetjenester. Finansieringen av tilskuddet på 1,4 mill innarbeides i helse og velferd sitt budsjett. Finansieringsløsning innebærer en viss risiko for manglende inndekking og ytterligere press på tjenestene i inneværende år. Tiltak og eventuell alternativ finansiering for inndekking vil bli vurdert nærmere i forbindelse med delårsrapport 3.

KS sitt arbeid opp mot Storting og Regjering for å sikre stabilitet i fastlegeordningen, er et viktig signal om at situasjonen må løses nasjonalt med kraftfulle tiltak slik at ordningen stabiliseres framover.

Interkommunalt samarbeid - Brann og redning

Saksbehandler:	Geir Olav Jensen	**Arkivref:**
E-post:	geir.jensen@verdal.kommune.no	2021/1459 - /M74
Tlf.:	950 54 696	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	17.06.2021	95/21
Kommunestyre	21.06.2021	73/21

Kommunedirektørens innstilling:

1. Verdal kommune trer inn i Brannvesen Midt IKS under følgende forutsetning;
   a. Det etableres en tidsbegrenset overgangsavtale til ny særavtale mellom berørte ansatte og Verdal kommune.
2. Vedlagte selskapsavtale godkjennes og kommunedirektøren gis fullmakt til å inngå avtalen.
3. Inntreden i Brannvesen Midt IKS gjennomføres så snart som mulig og etter nærmere avtale med Levanger kommune.

Vedlegg:

1 Oversendelsesbrev Verdal kommune
2 Utredning, dokumentasjon av Brannvesen Midt IKS og selskapsavtale
3 Møtereferat 260421 - Representskapet Brannvesen Midt IKS
4 Svar fra daglig leder brannsjef i Innherred brann og redning på oversendelse for uttalelse - Verdal kommune - ny deltakerkommune i brannvesenet Midt IKS
5 Notat fra Brann Midt IKS vedrørende svarbrev IHBR

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Kommunestyret vedtok i sak 115/20 å gå videre med utredning fase 2 for brann og IKT. I henhold til forrige saksfremlegg, skal denne fasen inneholde utredninger *som grunnlag for en*

konkret organisering og dimensjonering av et felles brannvesen, samt kvalitetssikre økonomiske beregninger. Med denne saken sluttføres fase 2 for brann og redning.

Utredningsprosessen fra Brannvesen Midt IKS (Brann Midt) sin side, hadde sin formelle oppstart 12. mars, hvor det ble gjennomført møte mellom kommunedirektør i Verdal kommune, styreleder – og daglig leder i Brann Midt for å avklare den videre prosessen. Det ble etter møtet nedsatt en egen arbeidsgruppe hos Brann Midt, hvor tillitsvalgte fra IHBR deltok. Referater fra arbeidsgruppens møter ble løpende oversendt Verdal kommune, og det har vært dialog mellom arbeidsgruppen og Verdal kommune i utredningsperioden. Representantskapet innstilte på ny selskapsavtale med Verdal kommune den 26.04.21, jf. vedlegg. Ny selskapsavtale forutsetter positivt vedtak i Verdal kommune, samt positivt vedtak i øvrige eierkommuner. Den 27. april mottok Verdal kommune tilbudet som ny deltakerkommune i Brann Midt, som var det endelige resultatet av denne prosessen.

Etter mottak av tilbud, ble dette oversendt IHBR ved daglig leder for uttalelse. Uttalelsen ble mottatt 18.05.21 og er vedlagt saken. Brann Midt svarte ut problemstillinger gjennom eget notat som er vedlagt saken, samt i eget møte med kommunedirektøren 27. mai. Særskilt vurdering av hvert enkelt punkt følger nedenfor.

Det legges frem to alternativer til vurdering i saken:

- Videreføring av dagens samarbeidsløsning, men i ny selskapsform
- Inntreden som en del av Brann Midt IKS.

Før saken ble utsendt, ble det gjennomført felles informasjonsmøte med brannmannskap både i Levanger og Verdal kommune. Tema for møte var innstilling i saken og utredningspunkter nedenfor.

Vurdering:

Vurdering av utfordringer synliggjort av IHBR
Nedenfor følger en vurdering av utfordringer synliggjort av IHBR, jf. vedlagt brev;

- Bemanning (kulepunkt 1 + 2 + 3 i vedlegg 4)
Brann Midt IKS har vært tydelig på at tilbudet gjelder alle berørte ansatte, noe som også ble bekreftet i møte med kommunedirektør 27.05.21. Økonomisk risiko tilknyttet dette tilhører dermed Brann Midt. Dette påvirker likevel den økonomiske vurdering av alternativene, ettersom tilsvarende valg kan gjøres for dagens IHBR. Estimat tilknyttet bemanningsforskjell er derfor synliggjort nedenfor.

Brann Midt ønsker ikke å binde seg til et fast antall vikarer ut fra en behovsvurdering, men er åpen for revurdering av dette hvis sykefraværssituasjonen skulle endre seg. Verdal kommune vil forutsette at avgang av eksisterende mannskap planlegges og at det er til enhver tid tilstrekkelig mannskap under beredskap i Verdal.

- Beredskapsgodtgjøring (kulepunkt 4 i vedlegg 4)
Forskjell i beredskapsgodtgjøring kom frem under utredningsfasen. Forskjellen ligger i at virksomhetene har ulike særavtaler. Det ble gjennomført eget møte med utredningsgruppen og kommunedirektøren i Verdal kommune. Forskjellene er estimert til MNOK 0,6 mellom selskapene. Brann Midt IKS var tydelig på at medarbeider som trer inn må følge gjeldende særavtale i selskapet. Tillitsvalgte opplyste i møte en mulighet for en overgangsordning, hvor Verdal kommune dekker kostnaden for en gitt periode. En overgang forutsetter at avtale inngås før tilbudet evt. bekreftes. Dette er synliggjort i den økonomiske vurderingen av alternativene.

Kommunedirektøren vurderer derfor punktet som løsbart, forutsatt at overgangsperioden ikke blir for lang og at den formelt inngås før tilbudet aksepteres.

- Programvare og terminaler (kulepunkt 5 i vedlegg 4)
Overgang til nye systemer og terminaler opplyses som løsbart fra Brann Midt IKS. I møte 27.5 bekreftet brannsjef at alle kostnader knyttet til overgang til ny programvare og systemer vil bli dekt. Kommunedirektøren vurderer derfor økonomisk risiko tilknyttet dette som liten.

- Fagmiljø og administrasjon (kulepunkt 6 i vedlegg 4)
Kommunedirektøren vurderer at større enheter vil kunne gi bedre fagmiljø innenfor beredskap og forebygging. Alternativene har ikke vesentlig forskjell i størrelse og kommunedirektøren vurderer at dette i seg selv ikke er noe avgjørende argument for valget som skal tas. Hvis IHBR i sin helhet hadde inngått i samarbeidet, ville derimot argumentet i større grad blitt gjeldende.

- Størrelse ved utrykning (kulepunkt 7 i vedlegg 4)
Håndtering ved utrykning er ulikt mellom alternativene. Hos IHBR rykkes det automatisk ut fra begge brannstasjoner, mens dette gjøres ut fra en behovsvurdering etter kjent omfang hos Brann Midt. Kommunedirektøren vurderer at forskjellen i liten grad påvirker førsteresponsen ved hendelser. Videre påvirker ikke forskjellen samhandling mellom Verdal og Levanger ved større hendelser, jf. bistandsavtaler og gjeldende lovverk. Forskjellen vil derimot kunne påvirke responstid, i de tilfeller hvor det vil være behov for tilleggsressurser og vurdering blir først gjort ved ankomst. Samlet sett blir dette en vurdering knyttet til kost-nytte, og kommunedirektøren deler vurderingen til Brann Midt og vurderer førsteresponsen som viktigst.

- Generell vurdering av tilbudet (kulepunkt 8 i vedlegg 4)
Kommunedirektøren vurderer særskilt økonomi og organisering nedenfor. Det er samtidig viktig å presisere at det legges frem to alternative modeller til beslutning. Dette betyr at kommunedirektøren vurderer begge alternativene som fullgod løsning for fremtidig forebygging og beredskap i kommunen.

Økonomisk vurdering

Tabellen nedenfor viser forskjell mellom lønns-/ og prisjustert budsjett og mottatt tilbud fra Brann Midt IKS.

	Innherred Brann og redning	Brann Midt IKS m/overgangsordning	Brann Midt IKS u/overgangsordning
Eiertilskudd 2022		9 770	9 770
Budsjett 2021 (drift)	10 651		
Lønns og prisstigning (est. 2,5 %)	266		
Korreksjon bemanning	-200		
Overgangsordning lokal særavtale (est.)		600	
Investeringer ekskl. lokaler (est)	500		
SUM	**11 217**	**10 370**	**9 770**
Avvik i kr.		*-847*	*-1 447*
Avvik i %		*-8 %*	*-14 %*

I utredningsfasen er det synliggjort at Brann Midt i større grad utnytter inntektspotensialet tilknyttet kursvirksomhet. Dette potensialet er ikke tallfestet i oversikten ovenfor, men vil ved utnyttelse redusere besparelsen betydelig mellom alternativene. Daglig leder for IHBR fikk i siste styremøte i oppdrag å utrede dette potensialet nærmere og det er forventet at dette vil være sluttført til høsten.

Alle kostnader er inkludert i eiertilskuddet til Brann Midt IKS, både drift og investering. Hovedprinsippet er at hver kommune skal dekke sin naturlige andel legges til grunn. Unntaket er kostander til lokaler, som skal dekkes av den enkelte kommune. Verdal kommune har nylig gjennomført oppgraderinger, hvor lokalene tilfredsstiller alle offentlige krav. Det forventes dermed liten økonomisk risiko knyttet til dette. Eventuelle utbedringer ville uansett måtte bli dekt av kommunen, avhengig av alternativ. Investeringseffekten er av utredningsgruppen estimert til ca. MNOK 0,5 pr. år i differanse mellom tilbudene og innlagt i oversikten ovenfor. Grunnlaget for dette er ikke utredet nærmere i detalj, men vurderes rimelig fastsatt. Videre forutsetter inntreden at gjeldende materiell overdras vederlagsfritt til Brann Midt.

Faktorer som styrer kostnaden/eiertilskuddet er synliggjort i vedlagt dokumentasjon, og inkluderer beredskapsordninger, hendelser i normalår, innbyggertall, drift og avskrivning på materiell, administrative ressurser, etterslep utdanning med mer. Hovedprinsippet som legges til grunn er at hver kommune skal dekke sin naturlige andel i selskapet. For øvrige prinsipper og justeringsmekanismer, vises det til selskapsavtale sist i vedlegg 2.

Det vil ha en positiv økonomisk effekt å tre inn i Brann Midt IKS, både på kort og lang sikt. Det forutsettes en overgangsordning som er tilfredsstillende både for Verdal kommune og medarbeiderne som trer over i nytt selskap. Brann Midt har vært tydelig i prosessen på at det ikke vil være aktuelt å videreføre Verdal-særavtalen inn i nytt samarbeid. Uten tidsbegrenset overgangsordning vil forskjellen mellom dagens samarbeid og nytt samarbeid bli liten, hvis man tar hensyn til ubenyttet inntektspotensial.

<u>Organisering og organisasjon</u>
IHBR er i dag organisert som et § 27-samarbeid. Ved vedtatt ny kommunelov 8. juni 2018, ble kommunene gitt fire år (etter konstituering) til å omdanne selskapsform. Det har også kommet fram i utredningen at samarbeidet er delegert myndighetsutøvelse, noe som det ikke er anledning til innenfor dagens lovverk. Skulle en videreføring av IHBR velges, bør endring av organisasjonsform prioriteres høyt. En inntreden i Brann Midt bør på samme måte gjennomføres så raskt som mulig, for å avslutte dagens § 27-organsiering.

Organisatoriske konsekvenser knyttet til inntreden i Brann Midt IKS fremkommer av vedlagt møtebok og dokumentasjon av brannvesenet. Verdal kommune vil få 2 av 11 representanter i representantskapet, noe som tilsvarer Verdal kommunes eierandel. Eierandelen er lavere enn innbyggerandel. Kommunedirektøren vurderer representasjonen som rimelig, men vil likevel begrense innflytelsesmuligheten i forhold til dagens samarbeidsløsning.

Kommunedirektøren vurderer at det finnes en viss polarisering mellom brannstasjonene på Verdal og Levanger, og at dette delvis kan knyttes til den pågående prosessen. Tilbakemeldinger fra tillitsvalgte i Verdal har vært tydelig på at det er et ønske om å tre inn i et nytt samarbeid. Dette bør tillegges vekt, men er ikke avgjørende i den samlede vurderingen.

Konklusjon
Ut fra mottatt tilbud vurderer kommunedirektøren det som mest hensiktsmessig å tre inn i Brannvesen Midt IKS. Dette både ut fra økonomi og tilbakemeldinger tillitsvalgte tilknyttet Verdal. Dette veies tyngre enn lavere innflytelsesmulighet gjennom ny organisering. Det presiseres at denne konklusjonen forutsetter en tilfredsstillende tidsavgrenset avtale om overgangsordning til Brann Midt sin særavtale.

Samarbeidet gjennom IHBR har også sine fordeler og kan alternativt videreføres. Skulle dette alternativet velges, vil det være viktig med oppfølgingspunkt nedenfor;

- Inntektspotensial må prioriteres høyere innenfor IHBR gjennom kursvirksomhet.

- Beredskapsnivå bør vurderes på likt nivå som Brannvesen Midt IKS sitt tilbud.
- Organisasjonsutfordringer må løses mellom de to brannstasjonene.
- § 27-samarbeid bør endres til ny organisasjonsform så raskt som mulig.

Brannvesenet Midt IKS

Verdal kommune

Postboks 24
7651 VERDAL

Vår ref: rep.sak 05/21 Deres ref: Dato:27.04.2021

Oversendelse Verdal kommune – ny deltakerkommune Brannvesenet Midt IKS

Viser til tidligere møter og kontakt i denne sak.

I går den 26. april 2021 behandlet representantskapet i Brannvesenet Midt IKS saken.

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Vedlagte selskapsavtale innstilles som ny selskapsavtale for Brannvesenet Midt IKS med Verdal kommune. Ved et positivt vedtak i Verdal kommunestyre, oversendes selskapsavtalen øvrige eierkommuner for endelig vedtak.

I denne oversendelsen ligger saksfremlegg fra representantskapsmøte med 4 vedlegg.

Selskapet håper at tilbudet om tilknytning er attraktivt for Verdal kommune, og at saken får sin tilslutning i Verdal kommunestyre. Våre eiere håper resultatet blir at vi i fremtiden bygger et felles solid brannvesen med et mål om en kostnadseffektiv kvalitetsheving av hele Brannvesenet Midt IKS.

Skulle det ønskes ytterligere opplysninger, behov for en gjennomgang eller det er uklarheter i saken vennligst ta kontakt.

Vennlig hilsen

Håvard Bye
Brannsjef/daglig leder

Vedlegg: sak 05.21 Verdal kommune – ny deltakerkommune Brannvesenet Midt IKS

Seilmakergt 10
7725 Steinkjer
Telefon: 464 46 000
Epost: post@brannmidt.no
Bankknt: 4202 32 00818
Org.nr: 989 023 578

Brannvesenet Midt IKS

MØTEBOK

Saksgang

Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
Styret	16.04.21	10/21
Representantskapet	26.04.21	05/21

Saksbehandler: Håvard Bye

VERDAL KOMMUNE - NY DELTAKERKOMMUNE I BRANNVESENET MIDT IKS

Trykte vedlegg

- Brannsamarbeid Verdal kommune – Brannvesenet Midt IKS
- Dokumentasjon av Brannvesenet Midt IKS
- Selskapsavtale
- Felles feiegebyrordning

Ikke trykte vedlegg

- Utredning om brannsamarbeid i Innherred rapport av 01.10.20

Vedtak i Representantskapet – 26.04.21

Vedlagte selskapsavtale innstilles som ny selskapsavtale for Brannvesenet Midt IKS med Verdal kommune. Ved et positivt vedtak i Verdal kommunestyre, oversendes selskapsavtalen øvrige eierkommuner for endelig vedtak.

Innstilling i Styret – 16.04.21

Vedlagte selskapsavtale innstilles som ny selskapsavtale for Brannvesenet Midt IKS med Verdal kommune. Ved et positivt vedtak i Verdal kommunestyre, oversendes selskapsavtalen øvrige eierkommuner for endelig vedtak.

Saksopplysning/vurdering

Kommunestyrene i Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Verdal og Levanger vedtok i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2020 at det skulle utredes muligheter for nærmere samarbeid i Innherredsregionen. Et av områdene som ble nevnt i vedtaket var brann.

En utredning om brannsamarbeid i Innherred sommeren/høsten 2020 endte med en detaljert rapport som påpekte handlingsrommet i et brannsamarbeid og potensialet for økonomiske besparelser. Denne saken ble behandlet i Innherredskommunene på slutten av 2020. Rapporten ble også oversendt alle eierkommuner i Brannvesenet Midt IKS. Alle kommunestyrene, bortsett fra Levanger, sluttet seg til saken, og at dette skulle utredes videre med sikte på et felles brannvesen.

Saken ble da en utredning om Verdal kommune skal tilslutte seg Brannvesenet Midt IKS som er brannvesenet for de øvrige innherredskommunene mfl. Vedlagt denne saken er dokumentet med vedlegg som beskriver de faglige, organisatoriske og økonomiske konsekvensene ved et brannsamarbeid.

Økonomisk konsekvenser er redegjort. Og for Verdal kommune vil de fra 2022 kunne spare ca. 1 mill. i drift, samt at all fornying av kjøretøy og materiell vil være selskapets ansvar. For eksisterende eierkommuner vil konsekvensen være at det er en kommune til som blir med og bidrar til å dekke felleskostnader. Dette gjør at eiertilskuddet for 2022 videreføres fra 2021, tilsvarer en besparelse på ca. 2,5% for alle eierkommunene.

Selskapsavtalen er i beskjeden grad endret fra tidligere. Det som er endret er merket i rødt i vedlegget. Verdal sin inntreden endrer noe på eierandelene. De får 2 av 11 plasser i representantskapet. Taket på låneopptak øker fra 25 til 30 mill. Klagenemnden utvides med 1 medlem.

Saken følger praksisen som ved tidligere utvidelser av selskapet. Først vil styret og representantskapet ta stilling til det tilbudet som blir gitt. Deretter behandles saken i Verdal kommunestyre. Ved et vedtak om tilslutning, vil saken fremmes for alle eierkommunenes kommunestyrer for endelig godkjennelse av selskapsavtalen. Med de positive signaler man har i denne prosessen, og som man har hatt ved tidligere utvidelser, er dette ønsket av alle eierkommuner. Det at flere blir med i et større brannsamarbeid, sikrer et kostnadseffektivt og faglig godt brannvesen for alle kommunene i samarbeidet.

Brannvesenet Midt IKS

Brannsamarbeid Verdal kommune - Brannvesenet Midt IKS

Introduksjon

Kommunestyrene i Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Levanger og Verdal vedtok i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2020 at det skulle utredes muligheter for nærmere samarbeid i Innherredsregionen. Et av områdene som ble nevnt i vedtaket var brann.

Det ble gjennomført en bred og omfattende utredning i trinn 1 med en rapport som ble behandlet i kommunestyrene sent i 2020. Forenklet sagt, stemte alle for å gå videre med utredningsarbeidet innen brann, unntatt kommunestyret i Levanger.

Trinn 2 ble med det en utredning, som i praksis vil være om Verdal kommune skulle tilslutte seg Brannvesenet Midt IKS, som er dagens interkommunale brannvesen for kommunene; Inderøy, Steinkjer, Snåsa, samt for kommunene Osen, Lierne og Rørvik. Plan for dette arbeidet ga kommunedirektørene sin tilslutning til 18. januar 2021.

Oppsummering

Dette dokumentet viser klart besparelser økonomisk ved et større brannsamarbeid. Like viktig er brannvesenets samlede heving av kompetanse, slagkraft, utholdenhet og kvalitet. Dokumentet er ment å avklare faglige, organisatoriske og økonomiske konsekvenser. Det ligger til grunn en grundig prosess i de 2 trinn som er gjennomført om økt samarbeid innen brann.

Økonomisk vil det for Verdal kommune bety en besparelse da man som deltaker i Brannvesenet Midt IKS, vil med en tiltredelse i 2022, bli belastet for et eiertilskudd på kr 9 769 700,-. Dette tilsvarer en eierandel på 18,16 %. Verdal kommune belastet regnskapet i 2020 med kr 10,7 mill. for brannvesen. I tillegg vil selskapet selv finansiere nødvendig fornyelse av kjøretøy. Samlet vil det på noe sikt tilsvare en årlig besparelse for Verdal kommune på i overkant av 1,5 mill.

Stasjon Verdal vil ha den beredskapen den har i dag, og vedtatt i kommunestyret i 2010. I tillegg vil det minst være 4 personer i forebyggende/feiere som har Verdal som base. Naturlig med tilstedeværelse av ulike ledere periodevis på Verdal stasjon.

Et nytt felles brannvesen vil være en region med ca. 50 000 innbyggere, med et solid kompetansemiljø for forebyggende arbeid, stor og slagkraftig beredskap mot brann og ulykker, og et større brannforebygger/feiemiljø. Et slikt samarbeid gir et samlet robust brannvesen som vil yte gode tjenester for alle innbyggerne og virksomhetene i kommunene.

Brannvesenet Midt IKS sine kjerneverdier
PROFF; *profesjonell, respekt, oppofrende, fremtidsrettet, og folkelig.*

Brannvesenet Midt IKS

Hvem og hva er Brannvesenet Midt IKS?

Brannvesenet Midt IKS er et felles brannvesen organisert som et interkommunalt selskap. Selskapets formål er å dekke kommunenes behov, plikter og oppgaver slik de er gitt i Lov av 14.06.02 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven), med tilhørende forskrifter.

Dagens eierkommuner er Inderøy, Steinkjer, Snåsa, Osen, Lierne og Røyrvik. Det er ca 36 000 innbyggere i regionen. Arealet er på 9 809 km^2. Det er 6 brannstasjoner, samt 2 depot/bistasjoner. Brannvesenet Midt IKS har ca. 135 ansatte, hvorav 28 heltidsansatte.

Brannvesenet Midt IKS ble etablert i 2006. Det startet som et samarbeid mellom Steinkjer, Inderøy, Verran og Mosvik. Det har senere blitt utvidet med at flere kommuner har sluttet seg til. 2007 Snåsa, 2010 Osen, 2011 Namdalseid(ut i 2020 ved dannelsen av Nye Namsos), 2014 Røyrvik og Lierne. Disse tilslutningene er gjennomført uten konflikter. Man har gode tilbakemeldinger fra ansatte og fra den politisk- og administrativ ledelse av kommunene. Tydelig på at lokal beredskap er dimensjonert i ett tett samarbeid, og i forståelse, med kommunene selv.

Alle kostnader i Brannvesenet Midt IKS er inkludert i eiertilskuddet. Alle drift og investeringskostnader. Dette omfatter økonomiske støttetjenester, IT, forsikringer, kostnader til nødnett, kostnader 110, evt husleie mm. Selskapet finansierer selv sine investeringer. Alle kostnader ved brannvesenet er synlige gjennom eiertilskuddet.

Deltakelse for eierkommune kalkuleres individuelt fra kommune til kommune og baserer seg på prinsippet om at hver kommune skal dekke sin naturlige andel. Dette for at ingen kommune skal føle at man bidrar mer, enn en annen kommune.

Faktorer som styrer kostnaden/eiertilskuddet; beredskapsordninger (antall personell på vakt), antall hendelser i normalår, innbyggertall (forebyggende krav til 1 heltidsstilling pr 10000 innbyggere), drift og avskriving av materiell, administrative ressurser, etterslep utdanning og utstyr, andre særskilte ordninger, husleiekostnader på brannstasjon (kommunene eier/leier selv sine respektive brannstasjoner, selskapet er en leietaker til kommunen). Dette danner grunnlaget for en årlig kostnad til kommunen for branntjenestene. Eiertilskuddet samsvarer direkte med eierandelen i selskapet.

Når representantskapet i Brannvesenet Midt IKS innstiller på neste års budsjett inkludere det alle kommunenes kostnader for brann neste år. Selskapet har solid økonomisk styring. Det er levert overskudd i alle årene selskaper har eksistert.

- pr 2020 kr 12,96 mill. i samlet overskudd (mindreforbruk).
- tilbakebetalt utbytte til kommunene på kr 3,6 mill.
- finansiert investeringer på nærmere 5 mill.
- selskapet har et disposisjonsfond pr 31.12.20 på kr 4,435 mill.

Når det gjelder materiell overdras eierskapet fra kommunene til Brannvesenet Midt IKS. Kjøretøy blir taksert, og verdien blir balanseført. Ved behov for nye kjøretøy ligger ansvaret til Brannvesenet Midt IKS å finansiere dette selv, innen den rammen man har med det årlige eiertilskuddet. Lånegjeld i selskapet pr 31.12.20 er på kr 16,079 mill.

Brannvesenet
Midt IKS

Faglige konsekvenser ved en tilslutning til Brannvesenet Midt IKS

Alle samarbeidskommunene får en styrket branntjeneste. Det blir en større organisasjon med bredere, og mer spesialisert kompetanse, som alle våre tjenester vil styrkes med. Faglig kvalitet, større slagkraft, økt kompetanse vil komme hele regionen til gode. I større grad vil et slikt samarbeid bedre oppfylle brannstudiens mål, som er å arbeide for større brannvesen med styrket evne til å håndtere forebyggende oppgaver og innsats ved branner og andre ulykker.

Viser også til vedlegget «Dokumentasjon av Brannvesenet Midt IKS» som detaljert viser et nytt sammenslått brannvesen.

Brannforebyggende arbeid
I et sammenslått brannvesen vil man ha 5 dedikerte personer pluss en leder forebyggende som skal ivareta denne viktige oppgaven. Man vil få et større fagmiljø, man kan ha flere med spesialkompetanse. Dette vil gi innbyggere, offentlige, og private virksomheter bedre tjenester. Utviklingen i det forebyggende arbeidet tilsier at man må ha et bredere fagmiljø enn tidligere. Dette for å sikre nødvendige kompetanse som det forventes et brannvesen har kompetanse på. Denne avdelingen vil ha kompetanse/spisskompetanse på; farlig stoff, eksplosiv vare, tunnelsikkerhet, plan og byggesaker, brannvern i landbruket, analysearbeid, og holdningsskapende arbeid for barn og unge, mm. Viktig satsning nå nasjonalt, er arbeidet med risikoutsatte hjemmeboende i satsningen «Trygg hjemme»

Antallet feiere(brannforebyggere) øker i et nytt sammenslått brannvesen. Et større fagmiljø vil bestå av 9 ansatte + en leder. Disse vil være på flere geografiske lokasjoner. Avdelingen gjennomfører risikobasert feiing og tilsyn i alle deltakerkommunene. Hittil har det vært gode effektiviseringsresultater i denne avdelingen. Felles ledelse, systemer, rutiner og tjenester vil gi en effektivisering. Brannvesenet Midt IKS krever inn feiegebyrene selv. Vedlagt er et dokument som viser en felles feiegebyrordning for Brannvesenet Midt IKS. Denne viser at svært mange huseiere i Verdal vil få et lavere gebyrer, enn dagens ordning i Verdal kommune. Enheten tilstreber å ha minst en lærling til enhver tid.

Beredskap mot brann og ulykker
En tilslutning av Verdal kommune vil gi en samlet beredskapsavdeling med 138 brannmannskaper, 124 deltid og 12 heltids brannkonstabler. Denne vil ha en felles ledelse. For kommunene er brann et godt fagområde å samarbeide om. Man samler og styrker administrasjon, forebyggende fagmiljø og beredskapsmiljøene. Dette uten at man sentraliserer. I regionen vil man ha en desentralisert beredskap med brannberedskap fra 8 brannstasjoner samt 2 depot/bistasjoner. Dette sikrer en god lokal beredskap i hele regionen.

Samlet gir et felles brannvesen en stor slagkraft og utholdenhet ved store, komplekse og langvarige hendelser. Spesialkompetanse kan benyttes på tvers av kommunene. Man vil ha en felles overordnet vakt som ivaretar innsatsledelsen i samarbeid med den lokale utrykningslederen. En annen fordel man ønsker å belyse, er det navet det er i samarbeidet, at man har kasernert brannstasjon på Steinkjer. Dette er med å sikre kompetanseoverføring mellom stasjonene, samt ivaretar mange servicefunksjoner for hele brannvesenet. I tillegg en lett tilgjengelig beredskap, som ved enkelte krevende hendelser kan rykke ut til nabostasjonen med ytterligere mannskap og utstyr. Eks tankbil, stigebil, båtressurs mm.

Beredskapsavdelingen har planer for uønskede hendelser, samt rutiner og system for å sette stab for å håndtere store hendelser. Man har fra en ROS analyse definert hendelser hvor beredskapsplaner er utarbeidet. Dette gir en oversikt på hvilken kompetanse, utstyr og bemanning man må ha ved de ulike geografiske lokasjonene.

Kurs og øvelser
Brannvesenet har en egen ressurs som kurs og øvingsansvarlig. Dette for internt behov, men også eksternt til andre brannvesen og næringskunder. Det er utarbeidet langsiktige kompetanseplaner for alle personer. Både for de som starter som ny i brannvesenet, men også for å vedlikeholde og utvikle kompetanse til de med lengre erfaring. Brannvesenets tjenester er i utvikling, og kompetansen må utvikles i takt. Fagområdet til brann blir bredere og bredere. Samfunnets forventninger til hva brannvesenet kan håndtere er stigende. Dette fordrer planmessig kompetanseutvikling.

Brannvesenet Midt IKS har et eget øvingssenter på Tranamarka i Steinkjer. Der øves ulike scenarier praktisk, på ulike branner og ulykker. HMS skal ivaretas og Brannvesenet Midt IKS var det første brannvesenet i Norge som gikk til anskaffelse av en gassfyrt øvelseskontainer. Denne sikrer at varmt røykdykk kan øves, uten at mannskapene blir eksponert av giftige røykgasser. Øvingssenteret har oppsamling av slokkevann, og man har utslippstillatelse til luft for dette anlegget.

Brannvesenet Midt IKS gjennomfører grunn- og befalsutdanning i regi av Norges brannskole. Det er gjennomført 13 klasser grunnkurs, og 5 klasser ber 1. Man er godkjent kursarrangør for sertifikat kode 160(utrykningskjøring) og har tilknyttet seg egne godkjente kjøreinstruktører for dette. Dette er nødvendig kompetanse for en ny ansatt. Men også viktig for de mer erfarne, da det blant annet er krav om jevnlig oppfriskningskurs for utrykningskjøring. Man leverer også kurs til andre som har krav til kompetanse i utrykningskjøring.

Man leverer en stor mengde ulike kurs til offentlige og private virksomheter, eksempelvis; kurs varme arbeider, førstehjelp, brannvern, evakuering, slokking, mm.

Eksterne inntekter/tjenester
I 2020 omsatte man for ca. kr 4 mill. for tjenester levert til offentlige og private virksomheter. En del av dette er inntekter av tjenester som heltidskonstablene utfører samtidig mens man likevel er i beredskap. Det er en stor aktivitet innen kurs og undervisning. Slike inntekter reduserer direkte behovet for eiertilskudd for å drifte brannvesenet. Et samarbeid med Verdal, vil gi brannvesenet større muligheter til tjenesteleveranser og tjenestesamarbeid med mange spennende virksomheter i Verdal kommune og med kommunen selv.

Eksempel på tjenester som gir inntekter er; kontroll og service slukkemidler, tjenester innen trygghetsalarm, heisalarm, ransalarm. Plasstjeneste helipad, flagging Steinkjer kommune, restverdiredning, kurs og undervisning, vannforsyning, unødige alarmer, andre oppgaver som kan leveres i kombinasjon med beredskap.

Administrasjon
Administrasjonen i Brannvesenet Midt IKS består av følgende; brannsjef, leder beredskap, leder forebyggende, feieformann og 3 personer i stab; kurs og øvingsansvarlig, kontoransvarlig, og plan og logistikk.

Brannvesenet Midt IKS

Organisatoriske konsekvenser ved en tilslutning

Verdal kommune sin representasjon i selskapet.
Verdal kommune vil i kraft av sin størrelse som eier få 2 representanter i representantskapet. Det er 2 av totalt 11 representanter i representantskapet, som er selskapets øverste myndighet. Via representantskapet får Verdal, på samme måte som de øvrige eierkommuner, innflytelse på valg av styrets representanter. Styret består av 7 medlemmer med 2 varamedlemmer i rekkefølge, hvorav de ansatte har 2 medlemmer med personlige varamedlemmer.

Verdal brannstasjon
Stasjonen er nylig oppgradert for å oppfylle lovmessige krav til et forsvarlig arbeidsmiljø. Den er hensiktsmessig for formålet. I vedlegget dokumentasjon av Brannvesenet Midt IKS har vi beskrevet beredskapen Verdal; 16 mannskaper i 4 delt hjemmevakt, overordnet vakt felles i hele Brannvesenet Midt IKS. Beredskap som i dag, og som Verdal kommunestyre vedtok i 2010.

Stasjonen vil være en base for feiepersonell(brannforebyggere). I dag en base for 3 feiere. Det er naturlig at feieformann er på Verdal i perioder. Forebyggende har en person med kontor der i dag. I tillegg vil en sammenslåing øke behovet for en stilling i forebyggende avdeling for brannvesenet. Den kan like gjerne arbeide fra Verdal, eller på en av de andre lokasjonene. Tjenestene skal ytes i hele regionen, slik at må regne med å være mobil i hele regionen. Administrasjonen ser også for seg dager dere man arbeider fra Verdal. Det er fleksibilitet som ligger i tiden, og man har avklart med Ikt, at det er mulig med løsninger som gjør at man kan logge seg på de nødvendige systemer for å arbeide i hele regionen. Pandemien har medført en raskere utvikling, og innføring, av nye digitale løsninger.

Ansattes rettigheter
Ansatte i brannvesenet tilhørende lokasjon Verdal overføres selskapet gjennom en virksomhetsoverdragelse. Deres rettigheter og plikter i følge av arbeidsavtaler eller arbeidsforhold som foreligger på tidspunktet for virksomhetsoverdragelsen, overføres til Brannvesenet Midt IKS, jmf. Aml. §16.

Bestemmelsene i arbeidsmiljøloven er minimumsbestemmelser som sikrer at lønns- og arbeidsvilkår ikke svekkes ved en virksomhetsoverdragelse. Brannvesenet Midt IKS blir bundet av eksisterende tariffavtaler inntil en eventuell ny avtale er inngått. Dette avtaleverket består av HTA(hovedtariffavtalen), SFS2404 (sentral særavtale), og lokal særavtale.

Ikke avdekket store forskjeller i lønn for heltidsstillinger mellom de 2 virksomhetene. Men man har avdekket ulikhet mellom de 2 ulike lokale særavtalene. Dette er administrasjon og tillitsvalgte i Verdal kommune og Brannvesenet Midt IKS innstilt på at må, og vil bli løst, i etterkant av et positivt vedtak i Verdal kommune.

Brannvesenet Midt IKS

Økonomiske konsekvenser ved brannsamarbeid.

Brannvesenet Midt IKS sitt tilbud er basert på en beregning hva Verdal kommune sitt eiertilskudd ville ha vært om de hadde vært eier fra år 2021. Kalkulasjonen baserer seg på de faktorer man tidligere har omtalt. Man har ikke mottatt endelig avklaring på husleienivå og beregningen er dermed eksklusiv husleie.

Eierandel

Nåværende eierkommuner er positive til at nye kommuner slutter seg til selskapet, men samtidig med en forventning om at dette ikke skal gi en kostnadsøkning for de 6 kommunene som per i dag er deltakere i selskapet.

Tabellen under er satt opp på hva de eierandelene er i dag, og hva de vil bli med en positiv tilslutning fra Verdal kommune.

	Eierandel 2022 (inkl Verdal)	*Eierandel 2021 (eks Verdal)*	*Eiertilskudd 2021 (eks Verdal)*	*Eiertilskudd 2022 Inkl. Verdal*
Verdal	*18,16 %*			***Kr 9 769 700,-***
Inderøy	*11,59 %*	*14,5 %*	*Kr 6 236 500,-*	***Kr 6 236 500,-***
Snåsa	*4,64 %*	*5,8 %*	*Kr 2 494 600,-*	***Kr 2 494 600,-***
Steinkjer	*51,22 %*	*61,6 %*	*Kr 26 537 300,-*	***Kr 27 557 300,-***
Steinkjer, ekstra husleie brannstasjon			*Kr 1 020 000,-*	***Inkl. over***
Osen	*4,48 %*	*5,6 %*	*Kr 2 408 500,-*	***Kr 2 408 500,-***
Lierne	*5,2 %*	*6,6 %*	*Kr 2 795 700,-*	***Kr 2 795 700,-***
Røyrvik	*4,71%*	*5,9 %*	*Kr 2 537 700,-*	***Kr 2 537 700,-***
Totalt	***100 %***	***100 %***	***Kr 44 030 300,-***	***Kr 53 800 000,-***

Verdal kommune sin eierandel i Brannvesenet Midt IKS vil bli 18,16%. Eiertilskudd for 2022 blir kr 9 769 700,-. Dette vil dekke alle kostnader ved brannvesenet.

Ved en tiltredelse av Verdal, vil de overstående beløp i tabellen bli eiertilskuddet for alle eierkommunene i 2022. Flere til å bidra til felleskostnaden, gir besparelser for alle deltakerkommunene. Det betyr at eiertilskuddet blir uforandret fra 2021 til 2022, forutsatt at Verdal tiltrer.

Eiendeler

Tilbudet forutsetter at eiendeler overdras selskapet. Tyngre kjøretøy vil bli taksert og balanseført i Brannvesenet Midt IKS sitt regnskap og dermed å betrakte som den verdien man gikk inn i selskapet med.

Pensjonskostnader

Både IHBR og Brannvesenet Midt IKS har pensjon i KLP. Alle ansatte som omfattes av virksomhetsoverdragelsen blir dermed overført. Forutsetter at innmeldtes aldersgrenser følger HTA sine bestemmelser.

Lånegjeld til investeringer

Brannvesenet Midt IKS har et tak for opptak av lån. Dette omtalt i selskapsavtalen. Dette taket er foreslått forhøyet til kr 30 mill. Dagens lånegjeld pr 2020 er kr 16 mill.

IUA
Kostnader for dette samarbeidet dekkes av den enkelte kommune særskilt og er ikke en del av kostnader som dekkes av brannvesenet.

Nødnett og 110
Dette er kostnader som dekkes over brannvesenets sitt driftsbudsjett.

Husleier, med kostnader til drift og vedlikehold.
Hvis Verdal skal beregne en husleie, vil deres eiertilskudd heves tilsvarende. Enhver kommune plikter å holde tilfredsstillende lokaler til disposisjon. Eventuelle lovkrav om hevinger av standard, dekkes av den enkelte kommune. Den hevingen som nå nylig er gjennomført ved stasjon Verdal tilfredsstiller alle offentlige krav.

Feie- og tilsynstjenesten
Brannvesenet Midt IKS besørger selv, i samarbeid med Inn-Trøndelag regnskap og lønn, innkreving av feie- og tilsynsgebyret. I regnskapet for Brannvesenet Midt IKS er det et eget regnskap for selvkostområdet, slik at dette er skilt, fra virksomheten som finansieres med eiertilskudd og salg av tjenester. Bundet driftsfond for dette føres kommunevis.

Brannvesenet
Midt IKS

Dokumentasjon av Brannvesenet Midt IKS

Regionen består av kommunene: Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Osen, Røyrvik, Lierne og Verdal.

Brannvesenet Midt IKS

Formål

Denne dokumentasjonen beskriver hvordan Brannvesenet midt IKS er organisert og dimensjonert på bakgrunn av den risiko som foreligger i regionen. Jfr. brann og eksplosjonsvernloven § 10 og dimensjoneringsforskriften § 2-4.

1. GRUNNLAG FOR BRANNVERNET

a. Oppgaver

Brannvesenets primæroppgaver fremgår av brann- og eksplosjonsvernlovgivningens § 11. Utover disse oppgaver er brannvesenet tillagt:

Oppgaver	Lokalisering
Vertsbrannvesen for beredskap mot akutt forurensning i Inn-Trøndelag (IIUA)	Steinkjer brannstasjon
Akutthjelpere (bistand helse)	Røyrvik
RVR (restverdiredning) i regi av Finans Norge Forsikringsdrift	Hele regionen
Andre inntektsbringende arbeid (jfr. § 2-6 dim. forskrift)	Hele regionen

b. Grunnlag for organisering og dimensjonering etter standardkravene (4.kvt.2020)

Kommune	Innbyggere	Areal km2	Piper
Steinkjer	24152	2122	8957
Inderøy	6764	365	2870
Snåsa	2054	2350	1098
Osen	925	372	464
Røyrvik	459	1585	250
Lierne	1328	2972	717
Verdal	14986	1547	7108

Regionen	**50668**	**11313**	**21464**

c. Antall særskilte brannobjekter etter brannvernlovens § 13.

Kommuneoversikt:

Kommune	A-objekt	B-objekt	C-objekt
Steinkjer	97	19	1
Inderøy	30	6	2
Snåsa	14	2	0
Osen	7	0	0
Røyrvik	5	0	0
Lierne	13	0	0
Verdal	66	12	3
Regionen	**232**	**37**	**6**

Regionen	Samlet antall objekter: **277**

d. Avstander til særskilte brannobjekter som ligger utenfor anbefalt innsatstid:

Fra brannstasjon	Antall km	Innsatstid i min
Steinkjer til Kvam eldresenter	23	24
Steinkjer til Beitstad eldresenter	17	18
Steinkjer til Betania sykeheim	17	18
Steinkjer til Stod omsorgsboliger	16	20
Malm til MM karton Follacell AS	13	21
Straumen til Mosvik sentrum	18	26
Straumen til Kastvollen Opptreningssenter	12	20
Steinkjer til Kastvollen Opptreningssenter	13	15
Nordli til Lierne sykeheim	< 1	< 10 *)
Sørli til Lierne bakeri	< 3	< 10 *)
Verdal til Vuku bo og helsetun	18	18

e. Vurdering av risikoforholdene

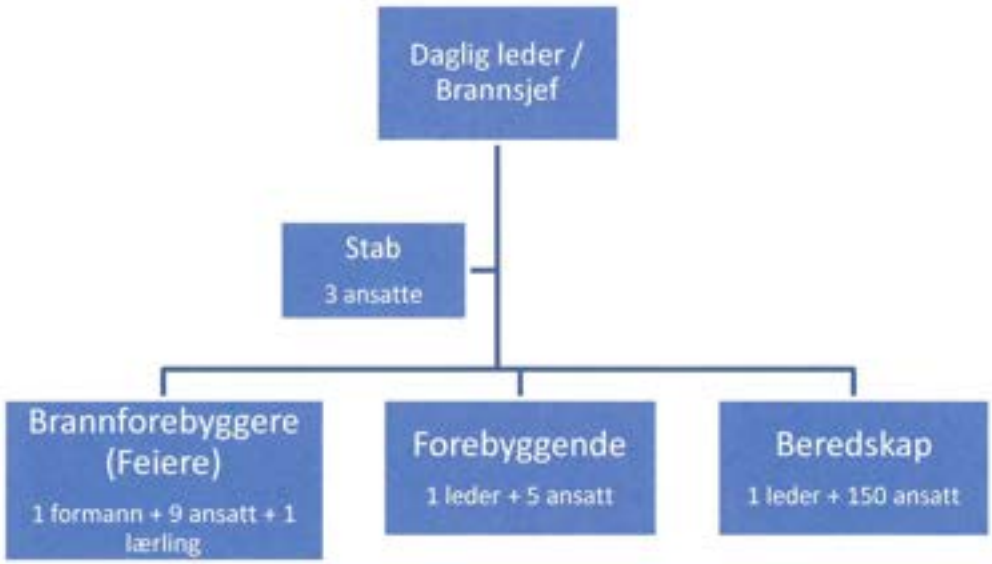
Objekter beskrevet ovenfor overstiger kravet til innsatstid på maks. 10 minutter.

*) Lierne sykeheim og Lierne bakeri, befinner seg på denne listen, selv om det er mindre enn 10 min fra èn av de 2 stasjonene i kommunen. Dette pga at begge stasjoner må sees i sammenheng ved full utrykning.

Det forutsettes at det gjennomføres ytterliggere forebyggende tiltak utover minimum i disse objektene for å kunne oppnå tilfredsstillende sikkerhet..

2. ADMINISTRASJON OG LEDELSE (§ 2-5)

a. Organisasjonskart



b. Myndighetsoverføring

Kommunestyret i Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Osen, Røyrvik, Lierne og Verdal har delegert oppgaver etter brann- og eksplosjonsvernlovgivningen §§ 10, 11 med tilhørende forskrifter til Brannvesenet midt IKS jf. brann- og eksplosjonsvernlovgivningen § 9 og kommuneloven av 25. september 1992 nr. 107.
Delegasjonsvedtak er vedlagt dokumentasjon av brannvesenet i egen HMS.

Kommunestyret	Vedtaksdato
Steinkjer	13.12.06 – sak 06/200
Inderøy/Mosvik	13.12.06 – sak 60/06 / 09.11.06. sak 60/06
Snåsa	14.12.06 - sak 84/06
Osen	02.09.09 - sak 36/09
Røyrvik	29.08.13 - sak 55/13
Lierne	19.06.13 - sak 40/13
Verdal	xx.xx.xx

c. Innsatsledelse

Følgende inngår som innsatsledere i regionen: Brannsjef, leder beredskap, leder forebyggende, rådgiver plan og logistikk, ansatt forebyggende avd. Annet personell kan bli vurdert å få tillagt funksjonen til sin stilling, om omstendighetene krever dette.

d. Planer/rapportering

Daglig leder (brannsjef) utarbeider innen utgangen av hvert år en plan over aktuelle brannverntiltak for påfølgende år. Planen legges fram for styret hvert år.
Ved årets utgang utarbeides en årsrapport over gjennomførte forebyggende tiltak.

e. HMS/ internkontroll

Det er etablert et HMS-system i brannvesenet som sikrer at alle krav til helse, miljø og sikkerhet etterleves. HMS-systemet for brannvesenet evalueres og revideres ved behov. AMU (Arbeidsmiljøutvalget) er brannvesenets HMS – utvalg. AMU består av daglig leder (brannsjef), Leder forebyggende avd. leder beredskaps avd. tillitsvalgte, hovedverneombud og representant fra bedriftshelsetjenesten. Rådgiver plan og logistikk er sekretær for utvalget.

HMS system for brannvesenet innebærer systematiske tiltak som skal medføre at alle sider ved brannmannskapenes sikkerhet ivaretas og at alle ansatte undersøkes årlig av kvalifisert helsepersonell i henhold til Veiledning om røyk- og kjemikaliedykking og arbeidstilsynets krav til fysisk og medisinsk skikkethet.

f. Instrukser

Instrukser for de forskjellige funksjoner i brannvesenet er en del av eget internkontrollsystem. Ansatte på alle nivå er underlagt stillingsbeskrivelser som sikrer at brannvesenets plikter etter brann- og eksplosjonsvernlovgivningen blir betryggende ivaretatt.

g. Opplæring, kurs og øvelser

Ansatte skal gjennomføre den opplæringen som kreves etter dimensjoneringsforkriften, samt den opplæring daglig leder (brannsjef) finner aktuelt ut over det som er nødvendig for å kunne gjennomføre særskilte oppgaver som tillegges brannvesenet. Det utarbeides årlig planer for opplæring, kurs og øvelser.

h. Beredskap for høyderedskap / tankbil (§ 5-5)

Høyderedskap

I Steinkjer by, er det i henhold til bygningslovgivning, gitt tillatelse til bygging av boligblokker, der brannvesenets høydemateriell skal kompensere for manglende rømningsveier. Så lenge som tilfredsstillende rømningsveier i denne bebyggelsen ikke er etablert, påhviler det brannvesenet en plikt til enhver tid å ha nødvendig og egnet høydemateriell for å kunne etablere sikker rømning fra slike bygninger ved en eventuell brann. Bemanning sikres ved fullalarm.

Tankbil

I kommunene Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Osen, Røyrvik, Lierne og Verdal erstatter tankbil manglende slokkevannforsyning utenfor tettbygde områder. Bemanning sikres ved fullalarm.

Høynet beredskap

I spesielle utfartshelger, høytider, ved større arrangementer, i tider med økt brannfare, eller perioder med forventet dårlig frammøte ved alarm, har daglig leder (brannsjef) plikt og myndighet til å etablere høyere beredskap dersom dette er påkrevd for å sikre nødvendig innsats ved branner eller ulykker.

3. FOREBYGGENDE AVDELING

Organisasjonskart

a. Forebyggende personell

Brannvesenets forebyggende avdeling skal være bemannet og ha slik kompetanse som sikrer at forebyggende og kontrollerende oppgaver oppfylles. Ifølge forskrift om organisering og dimensjonering av brannvesen § 3-2 skal det utføres minst ett årsverk brannforebyggende arbeid pr. 10 000 innbygger i regionen. Ved andre, nye eller krevende forebyggende oppgaver

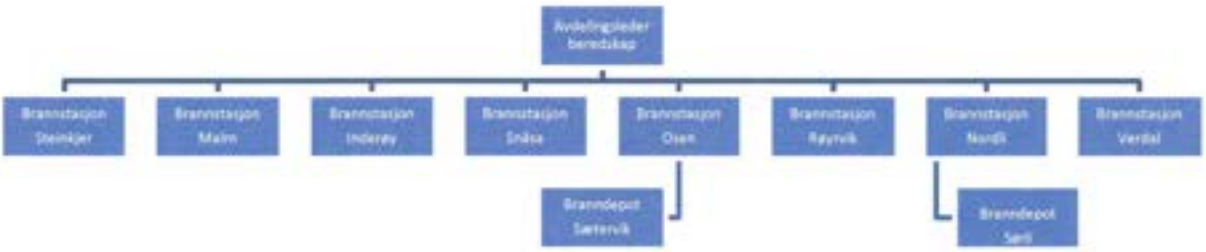
som brannvesenet blir pålagt eller påtar seg, kan brannsjefen etablere tilstrekkelig bemanning til å gjennomføre oppgavene med tilfredsstillende kvalitet.

b. Brannforebyggere / feiere

Feiertjenesten skal være bemannet slik at registrerte skorsteiner blir feiet, samt at tilsyn med skorsteiner og fyringsanlegg blir gjennomført i forskriftsmessig omfang. Feieavgift til dekning av lovbestemt feiing, fastsettes av kommunene etter forslag fra representantskapet for brannvesenet.

4. BEREDSKAPSAVDELING

a. Organisasjonskart



b. Vaktordning

	Bemanning		vakt / hjemmevakt			
Stasjon	Døgnkas.	Deltid	Døgnkas.	Uke	Helg	Påske
Steinkjer	12	9	3	1		
Malm		16			1	4
Inderøy		16		2	4	4
Snåsa		16			1	4
Osen		16			1	4
Sætervika		5				
Røyrvik		16			1	4
Nordli		10			1	2
Sørli		6				
Verdal		16		4		
totalt:	12	126	3	7	9	22

I tillegg er det en innsatsleder på vakt for hele regionen.

c. Bemanning pr. avdeling

Steinkjer		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Daglig leder (brannsjef)	Heltid	1
Leder forebyggende avd.	Heltid	1
Leder beredskaps avd.	Heltid	1
Rådgiver kompetanse	Heltid	1
Rådg. plan og logistikk	Heltid	1
Tilsynsperson	Heltid	3,5
Utrykningsledere	Heltid	4
Brannkonstabler	Heltid	8
Brannkonstabler	Deltid	9
Brannforebygger/feier	Heltid	3
Brannforebygger lærling	Heltid	1
	Totalt	**33,5**

Snåsa		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	12
Brannforebygger/feier	Heltid	1
	Totalt	**17**

Røyrvik		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	12
	Totalt	**16**

Verdal		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	12
Tilsynsperson	Heltid	1,5
Brannforebygger/feier	Heltid	3
	Totalt	**20,5**

Inderøy		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	12
Brannforebygger/feier	Heltid	1
	Totalt	**17**

Malm		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	12
	Totalt	**16**

Osen		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	12
	Totalt	**16**

Sætervik depot		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Brannkonstabler	Deltid	5
	Totalt	**5**

Lierne (Nordli)		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Utrykningsledere	Deltid	4
Brannkonstabler	Deltid	6
Brannforebygger/feier	Heltid	1
	Totalt	**11**

Lierne (Sørli)		
Funksjon	**Årsverk**	**Antall**
Brannkonstabler	Deltid	6
	Totalt	**6**

Antall stillinger i regionen	**158**

*) enkelte har kombinerte stillinger med heltid + deltid

d. Røykdykkernivå

Der Brannvesenet Midt IKS skal ha røyk- og kjemikalieberedskap, legges veiledning for røyk- og kjemikaliedykking og arbeidstilsynets krav til helseundersøkelser og tester til grunn.

e. Reservestyrke / Skogbrannreserve

Brannvesenet Midt IKS har ikke etablert egen reservestyrke, men har mulighet til å kunne be om assistanse gjennom samarbeidsavtaler.

f. Akutt forurensning

Kommuner i Norge er gjennom forurensningsloven forpliktet til å etablere en beredskap mot akutt forurensning. Brannvesenet Midt IKS er vertskommune for IIUA (**Inntrøndelag Interkommunale Utvalg mot Akutt forurensning**). Brannvesenet er gjennom Osen kommune en del av **Sør-Trøndelag IUA** og gjennom Røyrvik og Lierne kommune en del av **Namdal IUA**. Brannvesenet skal til enhver tid ha mannskap, kompetanse og utstyr som tilfredsstiller krav til akuttberedskapen.

5. VARSLING OG ALARMERING (§§ 4-5/4-7)

Varslingssentral for nødnummer 110 er ansvarlig for at utalarmering av innsatspersonell ledere og innsatspersonell alarmeres via nødnett.
Alle mannskaper plikter å bære terminal / telefon hele døgnet. Dette gjelder også på fritiden.

6. UTRUSTNING AV BEREDSKAPEN (§6)

a. Alarmerings- og sambandsutstyr

Brannvesenet skal ha nødvendig utstyr for alarmering av personellet og for å opprettholde nødvendig samband mellom varslingssentral for nødnummer 110 og innsatsmannskaper. Brannvesenets innsatspersonell og røykdykkere skal ha tilgang til nødvendig godkjent sambandsutstyr ved innsats.

b. Personlig vern

Alt personell som settes inn i innsats skal ha og benytte godkjent vernebekledning tilpasset de aktuelle innsatsoppgavene.

c. Materiell

Brannvesenet skal disponere det nødvendige materiell og utstyr til innsatser som er avdekket i ROS-analysen og innsatser ellers som brannsjefen til enhver tid finner hensiktsmessig.

Stasjon	Mannskapsbil	Liten mannskapsbil	Tankbil	Høyderedskap	overflateutstyr	Redningsbåt
Steinkjer	x	x	x	x	x	x
Malm	x	x	x			
Inderøy	x	x	x			
Snåsa	x	x	x		x	
Osen	x	x	x		x	
Sætervika						
Røyrvik	x	x	x			
Nordli	x	x	x		x	
Sørli	x		x			
Verdal	x	x	x		x	

7. AVTALER

a. Samarbeidsavtaler

Brannvesenet har avtale som sikrer tilrettelagt bistand med:

Samarbeidspartner	Avtale
Vertskommune IIUA / Tilgrensende IUA	Vern mot akutt forurensning
Tilgrensende kommuner	Bistandsavtaler
FIG (fredsinnsats gruppe)	Mannskap, utstyr og forpleining
Jämtlands Rädningstjenstförbund	Bistandsavtale

8. VEDTAK

Dokumentasjon/brannordning for brannvesenet er vedtatt av Representantskapet

I møte den 26.04.21

Sak nr. 05/21

SELSKAPSAVTALE FOR BRANNVESENET MIDT IKS

SIST REVIDERT VED VEDTAK:	
Snåsa kommunestyre	sak xx/xx
Steinkjer kommunestyre	sak xx/xx
Inderøy kommunestyre	sak xx/xx
Osen kommunestyre	sak xx/xx
Lierne kommunestyre	sak xx/xx
Røyrvik kommunestyre	sak xx/xx
Verdal kommunestyre	sak xx/xx

1. Selskapsform
Selskapet er et interkommunalt selskap organisert etter Lov av 29.01.99 nr. 06 om interkommunale selskaper (IKS-loven).

2. Firma
Selskapets navn er Brannvesenet Midt IKS.

3. Deltakere
Kommunene Inderøy, Steinkjer, Snåsa, Osen, Lierne, Røyrvik og Verdal er deltakere i selskapet. Andre kommuner kan etter søknad bli medlem i selskapet.

4. Formål
Selskapets formål er å dekke kommunenes behov, plikter og oppgaver slik de er gitt i Lov av 14.06.02 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven), med tilhørende forskrifter.

Selskapet kan i tillegg ivareta andre oppgaver på vegne av deltakerkommunene, primært innen sikkerhet og redning.

5. Overføring av myndighet
Den enkelte deltakerkommunes myndighet etter brannvernlovgivningen anses delegert til selskapet gjennom de respektive kommunestyrers godkjenning av denne selskapsavtale.

6. Hjemsted
Selskapet har sitt hovedkontor i Steinkjer.

7. Innskuddsplikt
Hver av deltakerkommunene overdrar vederlagsfritt til selskapet maskiner og utstyr som kommunene med sine brannvesen er eiere av på etableringstidspunktet.

Deltakerkommunene overdrar videre sine rettigheter og avtaler til leie av bygninger, anlegg og maskiner/utstyr som kommunene har på etableringstidspunktet.

Det skal i løpet av første regnskapsår foretas en verdifastsettelse av de overdratte eiendeler. Verdifastsettelsen skal godkjennes av representantskapet.

8. Eierandel og ansvarsfordeling
Kommunene skal ha følgende eierandeler i selskapet, basert på en vekting av fastkostnader, innbyggertall, krav til beredskapsnivå og utrykningsfrekvens.

Inderøy kommune	11,59 %
Snåsa kommune	4,64 %
Steinkjer kommune	51,22 %
Osen kommune	4,48 %
Lierne kommune	5,2 %
Røyrvik kommune	4,71 %
Verdal kommune	18,16 %

Den enkelte deltaker hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser med en ansvarsprosent tilsvarende eierprosenten.

Driftsutgifter i selskapet skal fordeles mellom deltakerkommunene i samsvar med kommunenes eierandeler.

Endringer i fordelingen av eierandeler kan gjøres hvert 5. år samt ved endringer i selskapets modell/brannordning, gjennom endring av denne selskapsavtale.

Innbetaling av deltakerkommunenes tilskudd skal skje innen 10. januar med 50 % og 10. juli med 50 %.

I tilfelle større branner/ulykker eller andre uforutsette hendelser som i stor grad forrykker grunnlaget for denne avtale, forutsettes innkalt til ekstraordinært representantskapsmøte som overfor eierkommunene kan fremme forslag om avvikende kostnadsfordeling.

Med utgangspunkt i Forskrift om organisering og dimensjonering av brannvesen (dimensjoneringsforskriften) og konkrete risikovurderinger fastsetter representantskapet en brannordning for regionen. Den enkelte deltakerkommune kan velge å ha en beredskap/standard som er bedre enn den vedtatte brannordning. De merkostnader en kommune har på grunn av dette skal dekkes av angjeldende kommune alene.

Nye kommuner som ønsker å slutte seg til selskapet må akseptere tilsvarende vilkår. Eierandeler og ansvarsfordeling blir da å justere etter de samme prinsipper som omtalt her, og de styrende organer utvides tilsvarende.

9. Representantskapet
Representantskapet er selskapets øverste myndighet.

Representantskapet skal bestå av representanter og vararepresentanter fra hver kommune etter følgende fordeling:

Steinkjer kommune:	3 representanter med vararepresentanter
Verdal kommune:	2 representanter med vararepresentanter
Inderøy kommune:	2 representanter med vararepresentanter
Snåsa kommune:	1 representant med vararepresentant
Osen kommune	1 representant med vararepresentant
Lierne kommune:	1 representant med vararepresentant
Røyrvik kommune	1 representant med vararepresentant

Deltakerkommunene med sine respektive kommunestyrer oppnevner selv sine representanter og vararepresentanter for kommunevalgperioden på 4 år, første gang tilpasset valgperioden.

Representantskapet konstituerer seg selv med leder og nestleder. Leder- og nestledervervet skal gå på omgang mellom deltakerkommunene. Representantskapet skal blant sine medlemmer velge en valgkomite bestående av 3 representanter.

10. Representantskapets myndighet
Representantskapet behandler de saker som selskapsavtalen bestemmer eller som legges fram av styret.

Representantskapet skal:
- Velge styremedlemmer med varamedlemmer, og blant styremedlemmene velge leder og nestleder
- Vedta brannordning
- Vedta overordnete mål og retningslinjer for driften
- Vedta økonomiplan og årsbudsjett
- Vedta årsmelding og regnskap
- Gjøre vedtak om investeringer og økonomiske disposisjoner som er av vesentlig betydning for selskapet eller en eller flere av deltakerne, herunder salg av selskapets eventuelle faste eiendommer
- Fastsette godtgjøring til representantskapets og styrets leder, og til disse organers øvrige medlemmer
- Velge revisor
- Behandle andre saker som det tilligger representantskapet etter loven eller selskapsavtalen å behandle, herunder de endringer i denne avtale som ikke etter loven må vedtas av deltakerkommunenes kommunestyrer.

Representantskapet kan videredelegere den myndighet som selskapet får overført fra kommunene, innenfor den delegeringsmulighet som IKS-loven gir.

11. Representantskapets møter
Representantskapets leder innkaller til møter i representantskapet. Innkalling til ordinære representantskapsmøter skal skje skriftlig, og minst fire uker i forkant av møtet.

Ordinært representantskapsmøte som skal behandle årsmelding og regnskap forutsettes avholdt innen utgangen av april det påfølgende år.

Ekstraordinært representantskapsmøte skal innkalles når minst to styremedlemmer eller minst en tredel av representantskapets medlemmer krever det, eller om representantskapets leder finner behov for det. Revisor og de enkelte deltakerkommuner ved sine respektive kommunestyrer har også selvstendig rett til å kreve ekstraordinært representantskapsmøte.

Representantskapsmøter holdes for åpne dører hvis representantskapet ikke beslutter noe annet.

12. Budsjettbehandlingen
Representantskapet vedtar budsjettforutsetninger og budsjettrammer for det påfølgende kalenderår basert på de økonomiske rammer for selskapets virksomhet.

Dersom selskapets budsjett forutsetter tilskudd fra deltakerkommunene, er budsjettet ikke endelig før deltakerkommunenes budsjetter er behandlet etter kommuneloven § 45 nr. 4, for så vidt gjelder tilskuddet.

13. Styret
Selskapet skal ha et styre på 7 medlemmer med 2 varamedlemmer, første og andre vara, hvorav de ansatte har to medlemmer med egne personlige varamedlemmer.

Styremedlemmene velges av representantskapet. De ansattes representanter velges av og blant de fast ansatte i selskapet.

Styrets medlemmer velges for 2 år av gangen. Ved første gangs valg av medlemmer til styret skal 3 av styrets medlemmer velges med funksjonstid på 1 år. Representantskapet velger styrets leder og nestleder.

Styret er ansvarlig for forvaltningen av selskapet og har ansvar for en tilfredsstillende organisering av selskapets virksomhet. Styret representerer selskapet utad og tegner dets firma.

Styret avgir innstilling til representantskapet i følgende saker:
- Større organisatoriske endringer
- Opptakelse av lånegjeld

Styret utøver all myndighet som ikke er lagt til representantskapet. Styret skal blant annet:
- Vedta mindre organisatoriske endringer innenfor de rammer som er fastslått av representantskapet eller gjennom denne avtale
- Føre tilsyn med daglig leders ledelse av virksomheten
- Utarbeide forslag til budsjett, økonomiplan, årsrapport og regnskap i revidert stand til representantskapet
- Avgi innstillinger til representantskapet
- Treffe vedtak om disponering av fondsmidler
- Avgi kvartalsrapport over selskapets drift til eierne

Styret skal påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets formål, selskapsavtalen, selskapets årsbudsjett og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av representantskapet, og skal påse at bokføring og formuesforvaltning er gjenstand for betryggende kontroll. Styret har det overordnete HMS-ansvar i selskapet.

Styret kan videredelegere til daglig leder den myndighet som styret får delegert fra representantskapet, innenfor den delegeringsmulighet som IKS-loven gir.

14. Styrets møter
Styremøtene ledes av styrets leder. Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet teller møteleders stemme dobbelt.

Første varamedlem møter ved hvert styremøte uavhengig av forfall. Ved fulltallighet blant styremedlemmer, møter vara med observatørstatus.

Ved valg ansees den valgt som har fått flest stemmer. Når flere får like mange stemmer avgjøres valget ved loddtrekning.

De ansattes representanter har de samme rettigheter og plikter som arbeidsgivers representanter i styret, men skal ikke delta ved behandling av tariffavtaler, i lønns- og tarifforhandlinger eller i andre saker hvor styret skal ivareta rene arbeidsgiverinteresser.

15. Daglig leder
Daglig leder er direkte underlagt styret.

Daglig leder administrerer virksomheten og har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver utføres i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser og i henhold til de vedtak som er fattet av representantskapet eller styret.

Daglig leder skal sørge for at selskapets bokføring er i samsvar med lov og forskrifter og at formuesforvaltningen er ordnet på en betryggende måte.

Daglig leders fullmakter omfatter ikke saker som etter selskapets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning.

Daglig leder sørger for styrets sekretariat og forbereder og lager innstilling i alle saker som skal legges fram for styret til behandling. Daglig leder har møteplikt og talerett i styrets møter, dersom ikke styret i enkelte saker vedtar noe annet.

16. Rapportering
Daglig leder skal til enhver tid holde styret orientert om alle forhold av betydning for virksomheten og om økonomi og personalforhold.

Styret skal sørge for at representantskapet til enhver tid har nødvendig oversikt og i tide kan forberede nødvendige disposisjoner.

Representantskapets møtebøker skal fortløpende sendes deltakerkommunene.

17. Økonomiforvaltning
Regnskap skal føres etter kommunale regnskapsprinsipper.

18. Låneopptak og garantistilling
Selskapet v/ representantskapet har anledning til å vedta låneopptak. Høyeste ramme for selskapets samlete låneopptak er kr. 30 000 000,-. Beløpet indeksreguleres etter Statistisk sentralbyrås (SSB) indeks.

19. Arbeidsgiverorganisering
Arbeidsgiveransvaret tilligger selskapet.

Alle spørsmål knyttet til ansettelse, arbeidsvilkår og oppsigelse ligger til styret. Styret kan delegere slike oppgaver til daglig leder.

20. Klage
Klager over vedtak i medhold av brann- og eksplosjonsvernloven følger av loven.

Til behandling av klager opprettes en interkommunal klagenemnd bestående av 7 medlemmer, en fra hver deltakerkommune som oppnevnes av representantskapet.

21. Endring av selskapsavtalen
Denne avtale kan endres i samsvar med reglene i IKS-lovens § 4.

22. Uttreden
Den enkelte deltaker kan med 2 års skriftlig varsel si opp sin deltakelse og denne avtale. Ved uenighet om forhold knyttet til uttreden bringes tvisten inn for departementet.

Den kommune som trer ut av selskapet har rett på verdier prosentvis tilsvarende sin eierandel, for nettoverdiene i selskapet på det tidspunkt uttreden finner sted.

23. Oppløsning
Oppløsning av selskapet skal skje i henhold til IKS-loven.

24. Voldgift
Uenigheter i selskapet skal søkes løst internt.

Eventuell tvist om forståelsen av selskapsavtalen og om fordeling av utgifter, eller i forbindelse med det økonomiske oppgjøret etter oppløsning, avgjøres endelig av en voldgiftsnemnd på tre medlemmer som oppnevnes i samsvar med reglene i tvistemålslovens kapittel 32, dersom ikke annet følger av lov eller forskrift.

25. Annet
For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende bestemmelser i Lov om interkommunale selskaper.

Inderøy den	Steinkjer den	Lierne den
.....	.....	.....
Snåsa den	Osen den	Røyrvik den
.....	.....	.....
Verdal den		
.....		

Brannvesenet Midt IKS

EKSEMPEL

FELLES FEIE- OG TILSYNSGEBYRORDNING FOR KOMMUNENE STEINKJER, INDERØY, SNÅSA, OSEN, RØYRVIK, LIERNE OG VERDAL FOR 2022.

Den 17. desember 2015 trådte forskrift om brannforebygging i kraft, som pålegger kommunen å gjennomføre feiing og tilsyn av boliger og fritidsboliger. § 17 i forskrift om brannforebygging omhandler kommunens plikter med feiing og tilsyn av fyringsanlegg:

- *Kommunen skal sørge for at røykkanaler i fyringsanlegg som brukes til oppvarming av byggverket* blir feiet ved behov.*
- *Kommunen skal sørge for at det ved behov blir ført tilsyn med fyringsanlegg som brukes til oppvarming av byggverk*.*

**Med byggverk menes det hovedsakelig boliger og fritidsboliger.*

Feiing deles inn i 2 kategorier.
Kategori 1: Skorstein med høy sotdannelse/beksot
Kategori 2: Skorstein med lav sotdannelse.
Tilsyn har et fast årsgebyr.

Intervall for feiing og tilsyn er basert på risiko, og det er feieren/brannforebyggeren som setter intervallet for hvor ofte det skal feies, og hvor ofte tilsyn skal gjennomføres.

Feiegebyrordningen omhandler boliger/leiligheter og fritidsboliger som har intakt fyringsanlegg. Brannvesenet Midt IKS har definert at fritidsboliger langs vei maksimalt skal ha ca.10 minutters gange fra nærmeste parkeringsplass. Fritidsboliger som ligger utenfor dette tidsspennet, vil ikke omfattes av denne feiegebyrordningen. Men fritidsboliger som ligger i et hyttefelt/området, utenfor 10 min, kan bli omfattet av tilsyns- og feier ordningen.

Eksempel 1:
En huseier med en standard enebolig/fritidsbolig med 1 stk. skorstein med lav sot dannelse (kategori 2); skal betale kr 500,- i årlig avgift for tilsyn og feiing.

Eksempel 2:
En huseier med en skorstein med høy sot dannelse (kategori 1); skal betale kr 715,- i årlig avgift for tilsyn og feiing.

Eksempel 3:
En huseier med to skorsteiner med høy sot dannelse (kategori 1); skal betale kr 1072,50 i årlig avgift for tilsyn og feiing.

Prisene er inkludert merverdiavgift.

Satser feie- og tilsynsgebyr, gjeldende for 2021

Gebyrene skal dekke både ordinær feiing, og tilsyn av fyringsanlegg.

Feiing, kategori 1, skorstein med høy sotdannelse/beksot:	Eks mva	Inkl mva
Hovedpipe	Kr 292,-	Kr 365,-
Ekstra pipeløp	Kr 146,-	Kr 182,50,-
Feiing, kategori 2, skorstein med lav sotdannelse		
Hovedpipe	Kr 120,-	Kr 150,-
Ekstra pipeløp	Kr 60,-	Kr 75,-
Tilsyn av fyringsanlegg:		
Hovedpipe	Kr 280,-	Kr 350,-
Ekstra pipeløp	Kr 140,-	Kr 175,-
Tjenester utover ordinære oppgaver		
Fresing av beksot, medgått tid	Kr 800,- /time	Kr 1000,-
Filming av pipe/røykrør	Kr 800,- /time	Kr 1000,-
Kontroll etter pipebrann	Gratis, dekkes av ordinært feiegebyr	
Befaringer etter forespørsel, som kan kombineres med tilsyn av fyringsanlegg	Gratis, dekkes av ordinært feiegebyr	

Feiing i kategori 1 og 2, samt tilsyn faktureres en gang i året.

Hjemmel for innkreving av gebyr til dekning av lovbestemt feiing.
Brann-og eksplosjonsvernloven § 28, annet ledd, hjemler adgang til å innføre gebyr til dekning av lovbestemt feiing og tilsyn. Forskrift om brannforebygging § 17 pålegger kommunene å gjennomføre feiing og tilsyn av fyringsanlegg.
Kommunene må treffe vedtak om gebyrfastsettelse i henhold til forvaltningslovens §§ 38 og 39. Brann- og eksplosjonsvernloven og forskriften setter ingen begrensninger for kommunen til å fastsette størrelsen på gebyret, som for eksempel avhenger av type og størrelse på fyringsanlegget, eller på annen måte differensiere gebyret.

Selvkostprinsipp:
Gebyrfastsettelsen for feietjenesten er basert på prinsippet om at gebyret kun skal dekke kostnaden for denne kommunale ytelsen, og ikke brukes som skattegrunnlag. Dette innebærer at gebyret ikke skal dekke kostnadene ved andre kommunale ytelser. Utgifter som normalt dekkes av gebyret er driftsutgifter som anskaffelse av utstyr til tilsyn og feiing, lønnsutgifter, bilhold, data- og kontorkostnader, samt utgifter til kurs, reise og opphold.

Saksbehandling:
Avgjørelse om fastsetting av gebyr regnes som forskrift, jf. Forvaltningslovens § 2, annet ledd, bokstav a og c, og Forvaltningslovens kap. VII "Om forskrifter". Dette gjelder både for engangsgebyr og årsgebyr. Kommunestyret skal behandle gebyrvedtak i henhold til Lov av 25.sept.1992 nr.107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven), selv om kommunestyret har delegert all myndighet i henhold til brann- og eksplosjonsvernloven til en kommunal nemnd eller til brannsjefen.

Engangsgebyr:
Fjerning av beksot er en viktig del av feiervesenets forebyggende oppgaver for å hindre skorsteinsbranner, og er en del av det lovbestemte arbeidet. Arbeidet er så ressurskrevende, at dette er en oppgave som ilegges gebyr etter medgått tid.

Gebyr ved ikke utført feiing/tilsyn:
Gebyrplikten er normalt ikke knyttet til tidspunktet for når den enkelte feiing eller tilsyn gjennomføres. Det er fastsatt et prinsipp om at gebyr kan kreves inn, selv om feiing og tilsyn ikke er utført, dersom:

- feier ved inspeksjon av fyringsanleggets røykkanaler har funnet at feiing ikke er nødvendig
- feier etter varsel og oppmøte på fastsatt dag, ikke har fått tilfredsstillende adgang til fyringsanlegget fordi eier eller bruker ikke har vært til stede, og ikke har lagt til rette for sikker adkomst til fyringsanlegget, eller ikke har kvittert på tekstmelding om at trekkluker er stengt
- Ikke møtt på avtalt tidspunkt, eller unnlatt å møte ved tilsyn

Gebyrfritak:
Forutsetning for gebyrfritak er at fyringsanlegget ikke er i bruk. Ildstedet er koblet fra skorstein, og det er murt igjen.

Brannvesenet Midt IKS

Representantskapet

MØTEPROTOKOLL

Møtedato:	26.04.21		
Sted:	Teams, møterom Brann, Brannvesenet Midt IKS, Steinkjer	**Tid:**	1300 - 1445
Møteleder:	John Einar Høvik	**Referent:**	Håvard Bye

Til stede:

Representantskapet:
John Einar Høvik, Ida Stuberg, Signar Berger, Arnt Einar Bardal, Anne Berit Lein, Øystein Bjørnes, Bente Estil, Hans Oskar Devik
Styret:
Per Tore Bratberg
Administrasjonen:
Håvard Bye

Forfall: Ragnhild Kvalø

Sakliste

Sak 01/21 Godkjenning av innkalling, sakliste og referat fra siste møte.
Ingen merknader til innkalling eller sakliste. Referat fra siste møte godkjent.

Sak 02/21 Styreleder orienterer.
Styreleder redegjorde fra selskapet og ulike saker siden forrige representantskap. Følgende tema ble berørt;

- Økonomi: Nok et årsmøte der man kan legge fram positive økonomisk resultat. Selv om det er et betydelig beløp er det bare 1,8% av sum inntekter, så det er en balansegang. Styret får jevnlig/kvartalsvis økonomirapporter å ta stilling til. Økonomistyring og kontrollen i selskapet er god.
- Corona har påvirket også brann. Men bare i en meget begrenset periode ble det praktisert noe hjemmekontor. Våre nye lokaler medfører at man kunne dele og skjerme grupper av ansatte fra hverandre. Nye lokaler har åpenbart hatt sin fordel. Beredskapen har vært grønn hele perioden. Selv om en del kurs og aktiviteten har vært preget greide man å opprettholde inntektene. Kreativiteten til ansatte, og tilpassing til digitale plattformer medførte et godt resultat.
- Når det gjelder utrykninger hadde man i 2020 379 stk. mot 461 stk. i 2019. Hittil i 2021 viser en økning antall utrykninger, i forhold til 2020, men lavere enn i 2019 pr 1. kvartal. Styret har fokus på helseoppdrag. Både med hensyn til at det opptar ressurser, men også hva dette betyr for mannskapene. Styret har bestilt en rapport fra administrasjonen for å belyse dette.
- En stor aktivitet for 2020 har vært det utredningsarbeidet som ble startet i fjor vår og som pågikk til høsten. Etter vedtak om videre utredning for alle, unntatt Levanger, har dette

vært en stor aktivitet i 2021. Egen sak i dag.

- I senere tid har man ansatt ny utrykningsleder, det utløste behov for ny brannkonstabel. Det er ettertraktede jobber, som det er hard kamp om å få. Man er en attraktiv arbeidsgiver.
- Namsskogan har vi i flere år hatt leveranser av tjenester av feiing og forebyggende. Dette avsluttes nå ettersom om kommunen selv skal omskolere annet personell i kommunen for å håndtere dette.
- Ny dimensjoneringsforskrift har vært på høring. Forskriften er etter vår mening svekket i og med at initiativ til å samle til større brannvesen er noe redusert. Tidligere var det sagt at det var krav om heltidsledelse, nå er det svekket til systematisk ledelse. Likedan er det å melde at utredningen om hva skal brannvesenets rolle være i lys av de øvrige reformene fremdeles ikke igangsatt av regjeringen. Særaldersgrenen står under press. Det som er oversendt stortinget kan på sikt bli utfordrende for oss som selskap. Det er en forventning om at arbeidsgiver i større grad skal tilpasse stillinger for at folk skal stå lengre i arbeid. Det kan bli krevende for økonomien.
- Styret er tilfreds med å avlegge status og ikke minst det økonomiske resultat i dette møtet. 2020 ble et helt spesielt år. Men nok et år med et godt økonomisk resultat. 2021 blir også et spennende år for selskapet.

Representantskapet stilte en del spørsmål og debatterte mange av temaene i denne orienteringssaken. Det utrykkes stor tilfredshet med selskapet og styret for de oppgaver som løses og det resultat som i dag legges frem.

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Styreleders orientering tas til orientering.

Sak 03/21 Årsregnskap og styrets beretning 2020
Saksfremlegg med innstilling til vedtak fra styret utsendt med innkallingen. Det består av selve regnskapet, styrets beretning og revisjonsberetningen. Representantskapsleder viste til de utsendte dokumenter. Styrets leder og daglig leder redegjorde for styrets beretning samt hovedoversikter, og revisjonsberetningen. Nye regnskapsregler medfører at mindreforbruk skal føres til disposisjonsfond. Disposisjonsfondet pr 31.12.20 er på kr 4,435 mill. Det oppfordres til at det i fremtidige budsjett at noe av dette benyttes, slik at kostnadene til kommunene kan holdes nede.

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Årsregnskap 2020 og styrets beretning 2020 vedtas. Årets regnskapsmessige mindreforbruk på kr 1 159 118,- *er avsatt til disposisjonsfond iht nye regler for avslutning av årsregnskap.*

Sak 04/21 Revidert investeringsbudsjett 2021
Saksfremlegg med innstilling til vedtak fra styret utsendt med innkallingen. Daglig leder redegjorde for saken.

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Vedlagte reviderte investeringsbudsjett vedtas. Styret gis fullmakt til investeringer i 2021 innen en ramme på kr 5,2 mill. inkl. mva. Finansieres med kr 1 mill. i ubrukte lånemidler, kr 700 000,- i mva-refusjon, kr 850 000,- i salg av materiell, resterende med låneopptak. Styret gis fullmakt til låneopptak på kr 2,65 mill.

Brannvesenet Midt IKS

Sak 05/21 Verdal kommune som ny deltakerkommune Brannvesenet Midt IKS
Saksfremlegg med innstilling til vedtak fra styret utsendt med innkallingen. Representantskapsleder viste til de utsendte dokumenter. Styrets leder og daglig leder redegjorde for prosessen og det som var gjennomført siden forrige møte der man da var i fase 1. Man redegjorde for de økonomiske gevinstene ved et slikt samarbeid, samt like viktig de faglige gevinstene for forebyggende brannvern og beredskap. Man ser det er en lik kultur, og det er et samarbeid som vil utfylle hverandre godt. Representantskapet er satt godt inn i saken, nå, og underveis, og gir sin tilslutning til saken, og den videre behandlingen.

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Vedlagte selskapsavtale innstilles som ny selskapsavtale for Brannvesenet Midt IKS med Verdal kommune. Ved et positivt vedtak i Verdal kommunestyre, oversendes selskapsavtalen øvrige eierkommuner for endelig vedtak.

Sak 06/21 Fastsetting av godtgjørelse til styret og representantskapets medlemmer.
Valgkomiteen fremmet følgende enstemmig innstilling:

Godtgjørelse til styre og representantskap:
Satsene ble endret i 2018 etter å ha vært uforandret siden 2014. I 2019 og 2020 ble satsene fra 2018 prolongert. Valgkomiteen innstiller på at satsene i all hovedsak prolongeres også i 2021 (for året som gikk). Godtgjørelse til representantskapets nestleder tas ut, og godtgjøringen for møter i representantskapet økes fra kr. 1000,- til 2000,- (unntatt ordførere).

Forslag:
Styreleder kr 50 000,-
Styremedlemmer kr 22 000,-
Varamedlem pr møte kr 2 200,-
Leder i representantskapet kr 10 000,-
Godtgjøringer i representantskapet pr møte kr 2 000,- (unntatt ordførere).
Medlemmer i klagenemnda kr 1 500,- pr møte
Alle: Tapt arbeidsfortjeneste, inntil kr 3 000,- pr dag

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Valgkomiteens innstilling til satser vedtas.

Sak 07/21 Valg av styremedlemmer, varamedlemmer, styrets leder, styrets nestleder, og revisor.
Valgkomite for perioden 2019-2023; Steinkjer kommune, Snåsa kommune, Røyrvik kommune. Steinkjer sin representant er leder.

Valgkomiteen har hatt ett møte. Valgkomiteens leder har vært i dialog med styreleder og daglig leder om styret og styret arbeid. Alle som foreslås er forespurt og har stilt seg disponibel til de ulike rollene.

Valgkomiteens innstilling:
Styret:
Styremedlem for 2 år: Per Arne Løvhaugen (gjenvalg)
Styremedlem for 2 år: Solvår Anita Johansen (gjenvalg)

Brannvesenet Midt IKS

Varamedlemmer:

1. varamedlem for 1 år: Lisbeth Heggli, Røyrvik (gjenvalg)
2. varamedlem for 1 år: Henry Skjevik, Steinkjer (gjenvalg)

Styrets leder:
Leder for 1 år Per Tore Bratberg, Steinkjer
Styrets nestleder
Nestleder for 1 år Per Arne Løvhaugen, Snåsa
Revisor:
Revisjon Midt-Norge SA

Innstillingen er enstemmig.

Representantskapet fattet følgende enstemmige **vedtak:**
Det ble votert samlet på valgkomiteens innstilling. Valgkomiteens innstilling enstemmig valgt.

Sak 08/21 Eventuelt
Ingen saker.

Neste møte
Mandag 18. oktober kl. 11, Lierne kommune. Egen innkalling vil bli sendt.

---
underskrift

Møtereferatet sendes på e-post til:
Representantskapets medlemmer og varamedlemmer
Styrets medlemmer og varamedlemmer
Postmottak i eierkommuner
Revisor

Verdal Kommune - Kommunedirektør

Deres ref: ***Vår ref:*** *RIGPEN 2021/2127* ***Dato:*** *18.05.2021*

Svar fra daglig leder/ brannsjef i Innherred brann og redning på oversendelse for uttalelse -Verdal kommune - ny deltakerkommune i brannvesenet Midt IKS.

Daglig leder/ brannsjef i Innherred brann og redning er bedt av kommunedirektøren i Verdal kommune om å gi tilbakemelding på tilbudet fra Brannvesenet Midt IKS til Verdal kommune om sammenslåing av Verdal kommune sin brannberedskap med Brannvesenet Midt IKS.
Uttalelsen baserer seg på det oversendte dokumentasjonsgrunnlaget. Det tas dermed forbehold om at det foreligger opplysninger som daglig leder ikke er kjent med. Med utgangspunkt i de oversendte dokumentene, oppfattes det slik at det er gitt et tilbud til Verdal kommune om å slutte seg til brannsamarbeidet Brannvesenet midt. Noen kommentarer til tilbudet:

- I denne sammenhengen vil daglig leder gjøre oppmerksom på, at bemanningen ved brannstasjonen i Verdal i dag består av 19 personer med deltidsstillinger pluss fire heltidsstillinger. De fire med heltidsstilling, har også en deltidsstilling som brannkonstabel. Dette er det også tatt høyde for i gjeldende budsjett for tjenesteområdet. Ved en overgang til Brannvesenet Midt IKS vil det dermed være sannsynlig at det oppstår en overtallighetssituasjon, da tilbudet kun gjelder 16 personer med deltidsstilling, samt fire heltidsstillinger. Det gjøres oppmerksom på at Verdal kommune fortsatt har forpliktelser ovenfor de som blir overtallig og at dette kan utløse ekstra kostnader som det ikke er tatt høyde for i tilbudet

- Det gjøres også oppmerksom på at man blir mer sårbar når det legges opp til en minimumsbemanning på 16 personer. Dette kommer særlig til uttrykk i situasjoner som ved for eksempel sykdom, kursvirksomhet eller ved avgang. Pr. i dag er dette tatt høyde for både budsjettmessig og bemanningsmessig, ved at man har engasjert inntil 20 personer i deltidsstillinger. Budsjettmessig reguleres dette hvert år i forhold til antall ansatte. De fire heltidsansatte har også hver sin deltidsstilling blant deltidsstillingene i Verdal. Når en skal ansette nye må det påregnes minst 2 år før disse er opplært og kan inngå som en fullverdig del av styrken. Ved å ha en minimumsbemanning vil det være en større belastning på øvrig mannskap, samt ekstra kostnader ved sykdom, kurs og når noen slutter.

Postadresse:
Postboks 130
7601 LEVANGER
Tlf. 74 05 25 00

Saksbehandler:
Rigman Pents
rigman.pents@ihbr.no

Organisasjon:
Organisasjonsnr. 920 160 565
E-post: post@ihbr.no

- Ved å se tilbake i tid så må det også i fremtiden beregnes inntak av mannskap hvert 3-4 år. Ser en i tillegg fremover i forhold til alderssammensetning, vil behovet for å rekruttere nye brannkonstabler komme oftere og være flere.
  Dersom man ønsker å sammenligne nåværende kostnader knyttet til brann og redning med tilbudet gitt av Brannvesenet midt, bør det korrigeres for forskjellen i antall personer som er i beredskap mot antallet som tilbudet gir.

- Brannsjefen i IHBR mener at beredskapsgodtgjøringen som IHBR har til sine mannskaper ligger høyere enn beredskapsgodgjøringen til ansatte i Brann Midt. Har tilbudet tatt høyde for en forskjell i kostnad knyttet til beredskapsgodtgjørelse? Det er ikke sikkert at ansatte i Verdal ønsker å gå ned i beredskapsgodtgjørelse ved en overgang. Dette vil kunne gi økte kostnader dersom tilbudet ikke har tatt høyde for det. Dette kan også føre til økte kostnader for Brann Midt IKS dersom alle ansatte skal oppjusteres til samme godtgjørelse, med påfølgende økte utgifter for deltakerkommunene.
  Brannsjefen i IHBR mener også at antall øvelser/ timer til øvelser ligger lavere i Brann Midt, noe som også gir en økt sårbarhet for innbyggere og verdier i Verdal kommune.

- Det står heller ikke noe i tilbudet om hvem som skal ta kostnadene med å endre, overføre og avslutte ulike programvarer og andre kostnader som en endring av tilhørighet vil utløse. Det benyttes i dag ulike programvarer innen HMS og for registering av bl.a. tilsyn for forebyggende, feiere og beredskap i Brann midt og IHBR. Data for Verdal kommune, som f.eks. all informasjon over ildsteder må konverteres og overføres. Videre må alle terminaler innen nødnettet avsluttes og evt. kjøpes nye/ overføres til Brann Midt. Dette er noen eksempler som utløser ekstra kostnader, og en kan ikke se at det er tatt høyde for dette i tilbudet.

- Det står i tilbudet at man samler og styrker administrasjon, forebyggende fagmiljø og beredskapsmiljøet, samtidig som det står at de som i dag er tilhørende Verdal stasjon skal fortsatt være der. Brann Midt og Innherred brann og redning er likt oppbygd med brannsjef og avd. ledere, samt at innbyggertallet i de to brann og redningsetatene er forholdsmessig likt. Kostnadene ligger på samme nivå per innbygger for både Brann Midt og IHBR, selv om det er store ulikheter mellom kommunene innad i Brann Midt.

- Det står videre i tilbudet at det er en lett tilgjengelig beredskap, som ved enkelte krevende hendelser kan rykke ut til nabostasjonen med ytterligere mannskap og utstyr. Eks tankbil, stigebil, båtressurs mm. Dette gjøres automatisk i Innherred brann og redning i dag, hvor Levanger er støtteressurs til Verdal, og omvendt. Det er kortere avstand mellom Verdal og Levanger enn mellom Verdal og Steinkjer/ Inderøy.

Postadresse:
Postboks 130
7601 LEVANGER
Tlf. 74052500

Saksbehandler:
Rigman Pents
rigman.pents@ihbr.no
Tlf.

Organisasjon:
Organisasjonsnr. 938587051
E-post: post@ihbr.no
Web: http://www.levanger.kommune.no

- Med utgangspunkt i ovenstående kan brannsjefen ikke se at tilbudet gitt av Brannvesenet Midt IKS til Verdal kommune gir betydelig bedre rammevilkår, verken faglig eller økonomisk. IHBR har over tid blitt utviklet til å være et faglig sterkt brannsamarbeid, og er i stadig utvikling med bl.a. Værnesregionen brann og redningstjeneste samt Norske skog, innen kurs, utdannelse, øvelser til brann og redningsetater, andre nød- og redningsetater, samt også mot bedrifter både med og uten industrivern i Trøndelag. Det er et sterkt ønske om å fortsatt arbeide med å utvikle dette samarbeid, også i framtiden. Ansatte ved IHBR i Verdal vil ha en direkte påvirkningsmulighet i dette utviklingsarbeidet, og vil dermed også på dette området kunne være en viktig premissleverandør for Verdals brann og redningstjeneste.

- Ta gjerne kontakt med undertegnede ved eventuelle spørsmål eller ønske om utfyllende opplysninger i forbindelse med dette skrivet.

Med hilsen

Rigman Pents
Brannsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent har derfor ingen signatur.

Postadresse:
Postboks 130
7601 LEVANGER
Tlf. 74052500

Saksbehandler:
Rigman Pents
rigman.pents@ihbr.no
Tlf.

Organisasjon:
Organisasjonsnr. 938587051
E-post: post@ihbr.no
Web: http://www.levanger.kommune.no

Brannvesenet Midt IKS

Notat vedrørende svar fra IHBR vedr tilbud til Verdal kommune Brannvesenet Midt IKS

Har valgt å avklare punktvis i den rekkefølge dokumentet er satt opp fra IHBR.

Kulepunkt 1
Tilbudet omfatter selvsagt alle som i dag er ansatt i avd. Verdal, inklusive vikarer.

Kulepunkt 2
Egentlig besvart over. Men ønsker ikke å binde oss opp på et fast antall vikarer. 4 stk. er langt over behovet, med hensyn til det lave sykefraværet man har i brann. Å rekruttere nye personer er kjent for oss, da vi jevnlig har folk som går av med pensjon, og må erstattes. Har også et meget godt introduksjonsopplegg for nyansatte.

Kulepunkt 3
Besvart under 1 og 2.

Kulepunkt 4
Kjent problemstilling jmf møter og samtaler om dette. Oppfatter vårt møte med tillitsvalgte at dette er løsbart. Optimistisk med tanke på at med fornuftig argumentasjon, samt vise til gjeldende HTA, SFS 2404 vil vi få tilslutning fra mannskapene. Uansett er det ikke rettmessig å videreføre en godtgjørelse som åpenbart er i strid med sentralt avtaleverk.

Øvelser er det ikke noen fast rammetimetall for i dagens Brannvesenet Midt IKS, det blir også noe behovsstyrt. PLIVO og TAS er kurs våre mannskaper deltar på, og det er opplegg som styres av eksterne. Det utarbeides 4-årige planer for øvelser ved hver avdeling. Ingen sammenheng mellom stillingsandel og timer til øvelser.

Kulepunkt 5
Dette er det sjekket og innhentet pris for, fra vår leverandør. Hvis dagens leverandør av fagsystem til IHBR forlanger kostnader for å avslutte vil det være merkverdig. Slike avtaler har en oppsigelsfrist, men i denne sammenhengen vil det være snakk om en endring av omfang, ikke en avslutning. Det importeres mellom fagsystemer og disse kostnadene dekker Brannvesenet Midt IKS. Når det gjelder tilganger som er nødvendig bla for forebyggende inn i kommunenes fagsystemer, er dette noe vi har en dialog med begge IT-avdelingene om løsninger for. Dette for å få det sømløst i regionen. Det er løsbart, er svaret jeg foreløpig har fått. Kostnader for dette vil naturligvis tilfalle Brannvesenet Midt IKS.

Når det gjelder terminaler nødnett overfører vi bare abonnentene fra IHBR til Brannvesenet Midt IKS for de terminaler som naturlig tilhører Verdal kommune. Namdal 110 omprogrammerer de, blir det en kostnad med det, dekkes den av Brannvesenet Midt IKS. Terminalene er statens eiendom. Erfaring fra uttreden av Namdalseid kommune til Nye Namsos kommune.

Kulepunkt 6

Seilmakergata 10
7725 Steinkjer
Telefon: 464 46 000
post@brannmidt.no
Bankknt: 4202 32 00818
Org.nr: 989 023 578

Brannvesenet Midt IKS

Man styrker fagmiljøene, uavhengig av om man sitter i samme rom til enhver tid. Kompetansen samlet sett styrker seg, og vil komme alle kommunene til gode. Påstanden om at kostnadene er like, besvares i tilbudet.

Kulepunkt 7
Støtte mellom nabostasjoner er noe innsatsleder kaller ut, når behovet er kjent og vurdert. Automatisk støttestyrke ved utkall medfører en betydelig kostnad, mange ganger unødig, da hendelser ofte er meldt mer dramatisk, enn de reelt er. Likedan er det slik at også for fremtiden vil det være situasjoner som gjør at en samhandling og støtte mellom brannmannskaper i Verdal og Levanger er naturlig. Det har man en plikt til i hht lovverk, likedan er det bistandsavtale om dette mellom alle brannvesenene i hele Trøndelagsregionen

Kulepunkt 8
Norske Skog i 2020 og 2021 kjøper kapasitet og mannskaper for gjennomføring av øvelser industrivern ved vårt øvingsanlegg.

Mener at det er en betydelig økonomisk besparelse for Verdal kommune å tiltre Brannvesenet Midt IKS. Ikke minst med tanke på risiko i forhold til fremtidige kostnader.

Håvard Bye
Brannsjef/daglig leder

Interkommunalt samarbeid Innherred - tekniske tjenester

Saksbehandler:	Geir Olav Jensen	**Arkivref:**
E-post:	geir.jensen@verdal.kommune.no	2021/2031 - /
Tlf.:	950 54 696	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	17.06.2021	94/21
Kommunestyre	21.06.2021	74/21

Kommunedirektørens innstilling:

1. Utredningene av interkommunalt samarbeid innen tekniske tjenester tas til orientering
2. Det gås videre med fase 2 for å utrede formalisert samarbeid mellom kommunene i Innherred innen fagområdene plan, byggesak, eiendomsskatt, miljø, landbruk, skog, utmark, kart, oppmåling og matrikkel..

Vedlegg:

1 1 Utredning av et eventuelt kommunesamarbeid teknisk - samlerapport
2 2 Endelig Rapport plan, byggesak og eiendomsskatt
3 3 Innstilling fra Eiendom
4 4 Utredning av regionalt samarbeid innen Landbruk skog utmark og miljø
5 5 Interkommunalt samarbeid Vurdering av gevinst og utfordringer med samarbeid - Landbruk jord skog
6 6 Ressursbruk Jord og skog på Innherred
7 8 Interkommunalt samarbeid Naturforvaltning og Miljø -Vurdering av gevinst og utfordringer med samarbeid
8 8 Samarbeidsdokument - Utredning Interkommunalt samarbeid - kart og oppmåling
9 9 Veg vann og avløps innspill til utredning av regionalt samarbeid innen tekniske tjenester

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Kommunestyrene i Steinkjer, Inderøy, Snåsa og Levanger ga politiske styringssignal i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2020 om å utrede mulighetene for nærmere samarbeid

om tjenesteproduksjon i Innherredsregionen. Særlig med fokus på økonomiske gevinster. Verdal kommune har også sluttet seg til arbeidet.

Kommunedirektører/rådmenn fulgte opp styringssignalene og etablerte seg som styringsgruppe for en rekke utredninger. Det ble laget mandat for utredningene og det ble etablert utredningsgrupper for de ulike temaene. Ansvaret for å følge opp de ulike utredningene og fungere som «oppmann» og bindeledd er fordelt mellom kommunedirektørene/rådmenn.
Det ble lagt fram saker for kommunestyrene i juni og november 2020 med rapportering om mandat og status for de ulike utredningene.

Denne saken er en statusrapport knyttet til tekniske tjenester.

I rapporten til kommunestyrene i november 2020 ble det gjort rede for følgende prosjektorganisering for utredning av samarbeid innen tekniske tjenester:

Styringsgruppen har bestått av kommunalsjefer/sektorledere fra alle kommunene og ble ledet av rådmannen i Inderøy. Tillitsvalgte var også representert i styringsgruppen.

Følgende fagområder ble utredet:
- Plan, byggesak, eiendomsskatt
- Landbruk, skog, utmark og Miljø
- Kart, oppmåling, matrikkel
- VVA
- Eiendom

I arbeidsgruppene ble det åpnet opp for deltakelse fra tillitsvalgte. Arbeidsgruppene ble sammensatt av representanter fra alle kommunene.

Nedenfor følger korte oppsummeringer fra de ulike arbeidsgruppene:

<u>Plan, byggesak og eiendomsskatt.</u>
Konklusjon og anbefalinger fra arbeidsgruppa:
Utredningen viser at kommunene i dag er litt ulikt organisert innenfor fagfeltet selv om primæroppgavene knyttet til tjenestene er like. Dette gjør at kommunene løser oppgavene på litt ulike måter, og at personalressurser brukes noe ulikt. Ved et eventuelt samarbeid kan det være behov for å endre noe på organiseringen i enkelte kommuner.

Kommunene bør ha en samordnet praksis ved forvaltning av plan- og bygningsloven. Dette innebærer en lik organisasjonskultur som gir forutsigbarhet for innbyggerne og egne ansatte. Prioriteringer, lovforvaltning og juridisk praksis bør være mest mulig lik. Dette er i tråd med overordnete føringer for standardisering innen plan- og byggesakområdet.

Ved et kommunesamarbeid bør det legges opp til en mest mulig lik praksis i kommunene. Kostnadene med å behandle plan- og byggesaker bør ikke være vesentlig forskjellig i kommunene, og det bør være like gebyrsatser. Det bør tilstrebes 100 % selvkost innen byggesaksområdet. Høy grad av selvkost gir reduserte driftsutgifter innen skattefinansiert del for kommunene.

I dag har kommunene ulike kart-, eiendomsskatt- og saksbehandlingssystemer. Det vil være en forutsetning for effektivisering at deltakerkommunene investerer i felles datasystemer. Det vil også være en forutsetning at alle arkivene er digitale.

Det vil kunne hentes gevinster både gjennom et tettere faglig samarbeid og gjennom et samarbeid som har myndighet til å fatte konkrete vedtak. Valg av samarbeidsform avhenger derfor av om det skal delegeres vedtaksmyndighet til det nye samarbeidet eller ikke.

Arbeidsgruppa anbefaler at det gås videre med et avtalebasert faglig samarbeid og at det parallelt utredes videre mulighet for et vertskommunesamarbeid.

Landbruk, skog, utmark og miljø:
Her ble det levert en rapport fra arbeidsgruppa like over nyttår. Kommunedirektørene fant at det var en del ubesvarte spørsmål i rapporten. Rapporten ble derfor returnert og arbeidsgruppa ble bedt om at enkeltområder ble ytterligere belyst. Det kom to supplerende rapporter fra denne arbeidsgruppa, en for Landbruk (jord- og skogbruk) og en for miljø og naturforvaltning.

Konklusjon og anbefalinger fra arbeidsgruppa i den første rapporten:
Arbeidsgruppen foreslår å ikke etablere felles landbruks- og miljøforvaltning i regionen. Det vurderes som meget viktig for Innherredskommunene å styrke kommunenes innsats for videre utvikling av næringa framover med stikkord ressursutnyttelse, produksjon, verdiskaping, klima og miljø.

På miljøområdet er det pålagte tilsyns- og kontrolloppgaver som i liten grad blir prioritert av kommunene. Slike oppgaver kan være ressurskrevende og dermed lett å prioritere bort, typisk eksempel på slike oppgaver er tilsyn av mindre avløpsanlegg.

Konkrete anbefalinger:

- Arbeidsgruppen ønsker å etablere en satsing i årene framover etter mal av samarbeidsprosjektet Fosen-kommunene har gjennomført på fagområdene landbruk og miljø. Det foreslås at det søkes Statsforvalteren i Trøndelag om skjønnsmidler på samme måte.
- Faggrupper/ faglig samarbeid mellom landbrukskontorene på utvalgte tema (PT, RMP, avlingssvikt, jordlov, konsesjonslov, SMIL, nydyrkingssaker, tilskuddsforvaltning skog, landbruksveg/skogsveger, m.m.), slik at man styrker den faglige kompetansen, og trygger saksbehandlerne i egen rolle.
- Tilsvarende samarbeid på miljøområdet.

Konklusjon fra arbeidsgruppa i de supplerende rapportene:

Miljø og naturforvaltning:
Det er ikke mulig å se for seg en økonomisk gevinst ut ifra dagens situasjon, med unntak av innkjøp av fagsystemer på lang sikt. Felles innkjøp gir lavere pris. Oppstartskostnader (programvare, saksbehandlingssystemer, tid, samlokalisering) vil være nødvendig for å få til et formalisert arbeid.

Det er behov for fagleder. Det er ikke rom for å bli færre ansatte, det er derimot behov for flere saksbehandlere. Det er i dag enkelte oppgaver som ikke blir dekket på grunn av lav bemanning.

Eventuelle gevinster v/faglig formelt samarbeid:
• Bredere og mer utfyllende kompetanse, flere oppgaver kan bli dekket
• Flere oppgaver/områder blir ivaretatt som i dag må bortprioriteres. Dette krever tilførsel av ressurser
• Egen faglig leder for naturforvaltning og miljø
• Større mulighet for spesialisering der det trengs
• Større fagmiljø, mer faglig støtte
• Mindre sårbarhet, mer robust enhet
• Bedre juridisk kompetanse, mer samordnet forståelse
• Samordning av saksbehandling og rutiner gir forutsigbarhet for innbyggere (separate avløp spesielt)
• Reduserte kostnader til programvare og drift av tekniske løsninger
• Gi rom for nye løsninger med programvare (søknadsportal motorferdsel, avløp, kartløsninger)
• Samordning av tilsyn og ulovlighetsoppfølging (forurensning)
• Samordnet vurderinger og praksis for naturforvaltning og miljøsaker over kommunegrensene

Ulemper v/faglig formelt samarbeid
• Mindre kontakt/nærhet til tverrfaglig miljø (andre fagfelt/virksomheter) i egen kommune
• Mindre lokalkunnskap
• Lengre avstand og dårligere tilgjengelighet for innbyggere
• Lengre avstand til kommunedirektør og administrativ ledelse
• Lengre avstand til politisk ledelse
• Større reiseavstander for befaring/tilsyn/annet
• Utfordrende å være like «tett på» de kommunene som ikke er vertskommune
• Ulike dataverktøy og saksbehandlingssystem
• Saksbehandling med enkeltvedtak på tvers av kommuner krever vertskommunemodell, jf. kommuneloven § 19 og 20
• Mister fleksibilitet med bruk av personale på tvers av fagområdene
• Redusert mulighet for å være «tett på» politiske og administrative prosesser i kommunene, for eksempel planprosesser, temaplaner
• Utfordring med ulike datasystem og retningslinjer
• Ulik politisk styring av saksfelt (for eksempel motorferdsel og rovdyr m.m.)
• Kostnader knyttet til like tekniske løsninger, programvare og saksbehandlingssystem (forutsetning for faglig samarbeid)

<u>Landbruk (jord- og skogbruk)</u>
Landbrukssjef/faglederstillingene blir for det meste brukt til å utføre fagoppgaver/saksbehandling innen jord- og skogbruk. Det er derfor lite og spare på reduksjon av ressurser innenfor ledelsesleddet.
I Levanger kommune ble enhet for landbruk slått sammen med enhet for arealforvaltning, med en felles enhetsleder i 2020, så her er det allerede spart inn mye på ledelsesleddet.
Ved en sammenslåing av landbrukskontorene i Innherredskommunene vil det etter arbeidsgruppas vurderinger bli flere saksbehandlere innenfor de ulike fagområdene og dermed oppstår behov for flere fagledere.
Oppstartskostnader (programvare, saksbehandlingssystemer, kjøre/tidsbruk, samlokalisering) vil være nødvendig for å få til et formalisert samarbeid.

Arbeidsgruppa mener at for fagområdet Landbruk (jordbruk, skogbruk og utviklingsarbeid) er det få muligheter for å kunne redusere antall stillinger ved et formalisert faglig samarbeid med sammenslåing av kontorer (full vertskommunemodell).
Dette fordi rasjonaliseringsgevinsten på lederplan allerede i stor grad er tatt ut i de fleste kommuner. En sammenslåing og spesialisering av tjenestene vil også medføre behov for en ny koordineringsfunksjon i form av fagledere eller seksjonsledere. Dette vil lett kunne spise opp en eventuell effektivitetsgevinst.

Generelt er saksmengden så stor at tjenestene sliter med å oppfylle kravene til forsvarlig behandling av lovpålagte oppgaver med dagens ressurser. Formalisert samarbeid vil imidlertid gi mulighet for mer effektiv saksbehandling med bedre kvalitet. Det er da en forutsetning at tjenestene kan ivareta flere oppgaver som i dag ikke har blitt prioritert innenfor gjeldende rammer.

Merk at de noen av ulempene ved faglig samarbeid i hovedsak gjelder forhold som er aktuelle ved en eventuell fysisk samlokalisering.
Arbeidsgruppa vil også poengtere at det fra så vel sentralt politisk hold som fra Statsforvalterens side, stadig blir pekt på de muligheter og det ansvar som hviler på kommunene og landbruket innen miljø-, energi- og klimaforvaltning, samt utvikling av nye arbeidsplasser knyttet til både grønn og blå sektor. Det vurderes å være et misforhold mellom forventningene og de muligheten de kommunale tjenestene har til å møte disse. Et styrket interkommunalt samarbeid hvor en opprettholder nødvendig bemanning, og prioriterer å styrke kompetansen vil kunne utgjøre et vesentlig skritt i riktig retning i så måte.

Kart, oppmåling og matrikkel
Konklusjon og anbefalinger fra arbeidsgruppa:
På dette fagområdet er kommunene ulike.
Det er veldig viktig med nødvendig kontakt mellom de tjenestene og kommunenes øvrige tekniske fagmiljøer. Dette gjelder spesielt mellom oppmåling, matrikkelføring og byggesak, og mellom kart og plan.
Økt ressursbehov til transport og samhandling kan utligne ev. stordriftsfordeler.
Samlet sett er det faglige fordeler av en form for interkommunalt samarbeid på kart, matrikkel og oppmåling, som for eksempel faggrupper, driftsavtaler e.l. Det er likevel en del forutsetninger for at dette skal lykkes.

Forutsetninger;
- Felles IKT-løsning
- Samme programvareløsninger både fagsystem og sak/arkiv
- Nært samarbeid med andre fagområder som byggesak, plan, e-skatt, landbruk

Eiendom
Konklusjon og anbefaling fra arbeidsgruppa
Fagnettverk/forum kan være et godt virkemiddel for å dele kunnskap og erfaringer på tvers mellom kommunen og regionen. Her kan det deles, men også kjøpes ekstern kompetanse som kan kjøre spesifikk opplæring innenfor de enkelte fagfeltene innen eiendomsforvaltningen. Kanskje har en kommune kompetanse som de andre kommuner mangler og etterspør og da kan den deles og diskuteres uten særlige kostnader.

Arbeidsgruppa tror ikke oppstarten vil påføre de ulike kommuner noen vesentlig høyere kostnad, men noe må påregnes. Noe av gevinsten kan ligge i læringen av hverandres erfaringer,

men også det at det er samtalepartnere i vanskelige saker. Videre er det et ønske om juridisk kompetanse på området da det er mye juss innenfor dette feltet.

VVA

Konklusjon fra arbeidsgruppa

Prosjektet har ført til gode diskusjoner og erfaringsutvekslinger i møtene, og en konkret plan om å bygge videre på nettverket med framtidige møter etter at arbeidsgruppas vurderinger er gitt. Steinkjer har bistått Inderøy med veghøvling i flere år og spylebil en gang
Spylebil har også vært i Snåsa. Verdal og Levanger samarbeider tett om mye i etterdønningene av Innherred samkommune. VVA- folk i de ulike kommunene ringer hverandre for å søke råd eller diskutere problemstillinger. Utover dette møtes alle sporadisk i kurs og samlinger som arrangeres av eksterne som VA-dagene og spesifikke fagkurs. "Driftsassistansen" har et møteopplegg som er nyttig som faglig arena og nettverksbygging. Det ringes for på kryss av kommunegrenser for å diskutere problemstillinger.

Fremover bør man se på

- Kompetansebygging via faglige nettverk og felles kursopplegg
- Utarbeidelse av felles VA-norm for innherredskommunene/ gjennomgang av VA-regulativet.
- Evaluering av entreprenørtjenester og en felles erfaringsbank lagres under Innherred innkjøp.
- Harmonisering av kriterier for privat og offentlig veg.
- Feller parkeringshåndheving - utarbeidelse av skiltplaner behandling av gravemeldinger og varslingsplaner og harmonisering av behandling av HC-bevis samt en felles innsats for rekruttering.
- Beredskapsarbeid - krisehåndtering (- korona)

Mest kritisk kunnskap har driftsoperatørene på vannbehandlingsanleggene (og avløpsrenseanleggene) og kunnskapen som trengs for å lappe store vann-ledninger med trykk. Er dette personell som kan lånes av hverandre i krisetilfeller? Kriseberedskap for framtida. Levanger og Verdal samarbeider om dette i dag. Forutsetning for mannskapet som er i vaktordning / har beredskap: kunne systemene og kunne stille opp på kort varsel og at beredskapslaget innehar god lokalkunnskap.

Vurdering:

Arbeidsgruppenes har ulike anbefalinger når det gjelder hvordan veien bør gå videre. Flere arbeidsgrupper har vanskelig for å finne økonomiske gevinster ved et mer formalisert samarbeid innen fagområdene. Kommunedirektørene deler langt på veg en oppfatning om at de økonomiske gevinstene i mange sammenhenger kan bli små, men er opptatt at formalisert samarbeid kan gi andre viktige gevinster. Flere av fagområdene innen tekniske tjenester har små og sårbare miljø. Det å redusere sårbarhet er i seg selv et vesentlig moment. Også framtidas muligheter til å rekruttere arbeidskraft må være et viktig moment. Det vil være en fordel med større fagmiljø i en rekrutteringssammenheng.

Flere av arbeidsgruppene påpeker at en forutsetning for et tettere samarbeid er å ha felles digitale system på tvers av kommunene. Dette gjelder både fagsystem, men slikt som arkivsystem. Kommunedirektørene vil i denne sammenheng påpeke at kommunestyrene allerede har vedtatt å gå videre med utredninger for fagområdet IKT og digitalisering, med sikte på sammenslåing. En del av gevinsten på sikt med felles IKT-enhet vil være å få på plass felles digitale systemer i alle kommunene.

En annen viktig forutsetning vil være å sørge for å digitalisere gamle arkiv som er viktige for de enkelte fagområdene, slik at de blir lett tilgjengelige.

I henhold til arbeidsgruppenes vurderinger vil potensialet være størst innenfor **byggesak, plan og eiendomsskatt**. Kommunedirektørenes klare anbefaling videre er å utrede disse fagområdene.

Eiendom er det området som vil være vanskelig å samarbeide om, da kommunene har organisert forvaltning av eiendommene sine ulikt. Her anbefales det å opprette et fagnettverk for kompetanseheving og faglige utvekslinger på tvers av kommunegrensene. Kommunedirektørene støtter en slik konklusjon.

VVA- området vil også kreve en god del omorganisering før det vil være mulig å samarbeide bredt. I samsvar med arbeidsgruppa sine anbefalinger ønsker kommunedirektørene å starte med fagnettverk for felles kunnskapsbygging. Dette vil gagne alle uten at det innebærer noen særlige kostnader for de involverte kommunene. På den måten kan det sikres en bred faglig oppdatering innenfor fagområdet. På sikt mener kommunedirektørene det er ønskelig å utrede eksempelvis et samarbeid på beredskapssiden. Beredskap er et område som er dyrt å drifte, men som alle er pliktig til å ha. Her er det nærliggende å se for seg en økonomisk gevinst med et formalisert samarbeid.

Innenfor **kart, oppmåling og matrikkel** er kart det fagområde som lettest lar seg samorganisere. Dette er også det fagområde som veldig mange andre fagområder er helt avhengig av at fungerer og til enhver tid er oppdatert. De økonomiske besparelsene vil ikke nødvendigvis gjøre seg gjeldende akkurat her. Gevinsten vil mest sannsynlig komme på de fagområdene som bruker kartsystemene. Dette gjelder plan og byggesak, men også innenfor VVA vil dette være en stor fordel, da oppdatert kart med eksempelvis både det kommunale- og private vannledningsnett kan legges inn. Eiendomsskatt vil også kunne dra nytte av dette ved taksering. Slik situasjonen er i dag, har kommunene valgt ulike kartløsninger. Kommunedirektørene vil i fellesskap vurdere å gå over til en felles kartløsning som er lik for både innbyggeren og brukerne av tjenesten, uavhengig av hvilken kommune man er bosatt i.

Når det gjelder **oppmåling** og matrikkel, er selve oppmålingsfunksjonen den som byr på størst utfordring med å samlokalisere. Dette da det geografiske området vil bli stort og all oppmåling vil måtte skje i felt. Eventuelle stordriftsfordeler vil fort forsvinne i kjøring. Kommunedirektørene vil framheve at et formalisert samarbeid mellom kommunen ikke nødvendigvis betyr samlokalisering av alle ansatte. Dette må konkret vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Matrikkelfunksjonen henger nært sammen med flere fagfelt. Oppmåling, byggesak og eiendomsskatt benytter seg av matrikkelen som et oppslagsverk. Det er ulikt hvordan kommunene fører matrikkelen i dag, men matrikkelen føres av flere personer innenfor flere fagområder i de fleste kommunene. Hvordan dette løses videre bør inngå i en videre utredning.

Kommunedirektørene anbefaler at kart oppmåling og matrikkel utredes videre med tanke på et mer formalisert samarbeid.

Landbruk, skog og utmark har i alle kommuner knappe ressurser. Området er preget av mange lovpålagte oppgaver med flere arbeidstopper i løpet av året. I disse periodene er samtlige kommuner sårbare, og det vil være utfordrende dersom noen blir syke eller slutter i disse periodene.

Landbruk, skog og utmark har sterke statlige føringer for mange av forvaltningsoppgavene. Dette gir kommunene lite handlingsrom. Det er også slik at en stor del av dialogen med næringa skjer digitalt og kravet til dokumentasjon er stadig økende. Dette gjelder for forvaltningen, men også for den enkelte gårdbruker. Behovet for fysisk oppmøte på landbrukskontoret er langt mindre nå enn hva det var for bare få år tilbake. Likevel vil det måtte påregnes en del befaringer på gårdsbrukene.
Ved et samarbeid vil man også kunne utjevne forvaltningsforskjellene mellom kommunen. Dette gjelder områder som viltforvaltning, jord- og konsesjonsbehandling for å nevne noen.
Den første rapporten fra arbeidsgruppa ble sendt tilbake og arbeidsgruppa ble bedt om å komme med utfyllende vurderinger.
De supplerende rapporten viser at det er både fordeler og ulemper med en evt. formelt samarbeid innen fagområdet.

Kommunedirektørene anbefaler videre utredning om et formelt samarbeid også innenfor landbruk, skog og utmark.

Miljø er et område som ingen av de fem kommunene har hatt øverst på prioriteringslista. Dette er også et fagområde som er nært knyttet til mange andre fagfelt og man er avhengig av tett kontakt mellom de ulike områdene for å lykkes. Videre er det slik at kommunene har organisert miljørådgiverne sine ulikt, uten at det ansees å være avgjørende for om et samarbeid kan etableres eller ikke.
Miljø vil måtte bli et satsningsområde fremover dersom kommunene skal kunne nå de nasjonale og kommunale klimamålene. Rapporten fra faggruppa peker på at det er en god del utfordringer med et formelt samarbeid. Samtidig som man ser at miljørådgiverne i kommunene er i ferd med å samarbeide mer og mer, da behovet for erfaring- og kunnskapsdeling er økende.
Miljørådgiverne har også startet prosessen med å se på om det er mulig oppnå noen fordeler med et samarbeid innenfor feltet spredt avløp i vannregionen.

Et annet tiltak som alt er iverksatt er ansettelse av en felles vannområdekoordinator. Vannområdekoordinator er opprettet i et samarbeid mellom kommunen Verdal, Levanger, Inderøy, Steinkjer og Snåsa, som en prosjektstilling over årene 2019, 2020 og 2021. Prosjektet finansieres av overføring fra de enkelte kommunene og fylkeskommunen. Det bør vurderes om dette skal være en fast stilling. Men det må sees i sammenheng med utredning av samarbeid på teknisk sektor for øvrig.

Kommunedirektørene anser potensiale for å gjøre mye innenfor miljø som stort.

På bakgrunn av en helhetlig vurdering anbefaler kommunedirektørene at det utredes et mer formalisert samarbeid innen fagområdet miljø.

Faggruppa for **plan, byggesak og eiendomsskatt** er den eneste gruppa som anser formalisert samarbeid som en mulig fremtidig løsning. De peker også på vertskommunemodell som en mulig organisering. Dette er også den gruppa som har svart best på oppgaven om å finne fordeler og ulemper med de ulike modellene. Innenfor disse fagområdene lar stort sett alt arbeid seg gjøre digitalt, selv om noen befaringer vil måtte påregnes.

Forutsetningene for at et samarbeid skal være mulig er at alle kommunene har et digitalisert arkivsystem, samt et likelydende delegasjonsreglementet. Faggruppa peker på at et slikt samarbeid ikke vil være ubetinget positivt, det er muligheter man har i dag som man kan miste. Likevel finner kommunedirektørene at fordelene vil være større enn ulempene med et slik samarbeid innenfor disse fagområdene, og det er meget interessant å utrede dette videre.

Eiendomsskatt er det fagområdet som er minst belyst i rapporten. Kommunedirektørene legger til grunn at dette fagområdet har sammenfallende drøftinger med plan og byggesak.

Her er det slik at alle de fem kommunene maksimalt har en ansatt. Dette gjør feltet meget sårbart, og det er store inntekter for kommunen som forvaltes her. For å sikre tilstrekkelig kapasitet slik at det alltid er en ansatt som kan gjøre jobben innenfor de absolutte tidsfristene som er fastsatt, er det meget viktig å få til et mer formalisert samarbeid.

Kommunedirektørene anbefaler at det utredes et mer formalisert samarbeid for plan, byggesak og eiendomsskatt.

Flere av arbeidsgruppene har pekt på at dialog og kommunikasjon på tvers av fagmiljøene er en styrke slik kommunene er organisert i dag. Dette er også naturlig da fagområdene henger nært sammen, der det ene påvirker det andre feltet. Dette er som fort kan mistes ved en omorganisering. Men det er også slik at flere av de som sitter i arbeidsgruppene har kompetanse og erfaring fra et godt samarbeid tidligere, og kjenner til hvilken styrke som også ligger i dette.

Uavhengig av hvilke fagområder som skal utredes videre er det noen helt klare forutsetninger som må ligge i bunn:

- Et samarbeid krever felles løsninger på IKT. Videre er det ønskelig med fellesløsninger på kart, og det vil være en stor fordel med likt saksbehandlersystem. Alt saksarkiv må digitaliseres og saksbehandleren må gis tilgang i alle samarbeidskommuner. Dette gjelder også tilgang til historiske arkiv. Når det gjelder gebyrregulativene, bør disse være like og basert på selvkost etter selvkostregnskap.
- Delegasjonsreglementet må utformes likt, og med en modell der ikke prinsipielle saker behandles administrativt, mens klagesaker og saker av prinsipiell karakter sendes til morkommunen for behandling der. Dette vil bidra til å sikre god politisk styring.
- Videre vil det være hensiktsmessig at alt av reglement og personalpolitiske planer blir samkjørt.

Et annet moment kan være at en større enhet med et større fagmiljø, vil kunne være en attraktiv arbeidsplass og således kunne konkurrere med Trondheimsregionen om kvalifisert arbeidsplass også på sikt.

Etter en samlet vurdering av samtlige fagområder anbefaler kommunedirektørene å utrede et mer formalisert samarbeid innen fagområdene plan, byggesak, eiendomsskatt, miljø, landbruk, skog, utmark, kart, oppmåling og matrikkel.

Saksopplysninger og vurderinger ovenfor legges frem felles for de involverte kommuner. Kommunedirektøren støtter videre utredninger av tjenesteområder ovenfor, men presiserer at sakens utgangspunkt om økonomiske gevinster bør være førende for det videre arbeidet, i tillegg til organisatoriske vurderinger.

UTREDNING AV ET MULIG KOMMUNESAMARBEID

Dokumentet inneholder sammendrag og konklusjoner fra de 5 fag-arbeidsgruppene som har sett hvilke muligheter som foreligger for hvert enkelt fagområde.

Dato
10.04.21

Utredning av et mulig kommunesamarbeid

Samledokument fra fagarbeidsgruppene

Innledningsvis

Kommunestyrene i Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger kommune ga administrasjonene i de nevnte kommuner i oppdrag å utrede mulige samarbeidsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Formålet med denne utredningen er å se om det finnes noen faglige, økonomiske og/eller andre gevinster ved å ha et forpliktende interkommunalt samarbeid med nabokommunene. I utredningene som er gjort har man sett på tre ulike samarbeidsmodeller, for å finne fordeler og ulemper med hver av disse.

De fem kommunene er noe ulikt inndelt innenfor samtlige av disse fagområdene. Forskjellene er imidlertid ikke større enn at en omorganisering fint vil være gjennomførbar dersom man skulle konkludere med at et formelt samarbeid er ønskelig.

Organisering av utredningsarbeidet; Da tekniske tjenester favner over mange fagfelt, har man ansett det som hensiktsmessig å sette ned en styringsgruppe med en representant fra hver kommune, samt en tillitsvalgt. Leder og sekretærfunksjonen i styringsgruppa er lagt til Inderøy kommune og var henholdsvis kommunedirektør Peter Ardon og enhetsleder Audhild Slapgård. Denne styringsgruppa skal være bindeleddet mellom faggruppene og kommunedirektørutvalget. Styringsgruppa har forholdt seg til mandatet gitt av hvert enkelt kommunestyre. Denne organiseringen er avklart med den overordnete styringsgruppa som er kommunedirektørutvalget på Innherred.

Utredningene som er gjort er i hovedsak utført av fagsjefer, rådgivere og enhetsledere innenfor hvert enkelt område. Utredningene skal være gjort ut fra et faglig perspektiv. Tillitsvalgte har også vært invitert med i utredningsarbeidet, slik at hver kommune har fått ansvaret med å finne en tillitsvalgt i hver sin gruppe. Det er lagt til grunn at en tillitsvalgt i hver gruppe er tilstrekkelig selv om det er fem kommuner som er representer. Tillitsvalgtapparatet har også vært representert i styringsgruppa.

Dette må hensynstas:

- tjenesteytingen overfor innbyggerne
- oppfyllelsen av myndighetskrav
- beslutningsmyndighet og politisk innflytelse
- organisering av tjenestene
- ressursutnyttelse, økonomi og personalpolitikk
- de ansattes situasjon

Denne samlerapporten har ikke til hensikt å gjengi alle fem rapportene i detalj, da disse ligger vedlagt i sin helhet. Rapporten tar inn hver enkelt arbeidsgruppe sine anbefalinger.

Plan, byggesak og eiendomsskatt.

Konklusjon og anbefalinger fra arbeidsgruppa.

Utredningen viser at kommunene i dag er litt ulikt organisert innenfor våre fagfelt selv om primæroppgavene knyttet til tjenestene er like. Dette gjør at kommunene løser oppgavene på litt ulike måter, og at personalressurser brukes noe ulikt i dag. Ved et eventuelt samarbeid kan dette gi behov for å endre noe på organiseringen i enkelte kommuner, men det fremstår ikke som noe som hindrer som vanskeliggjør et samarbeid.

Kommunene bør ha en samordnet praksis ved forvaltning av plan- og bygningsloven. Dette innebærer en lik organisasjonskultur som gir forutsigbarhet for innbyggerne og egne ansatte. Prioriteringer, lovforvaltning og juridisk praksis bør være mest mulig lik. Dette er i tråd med overordnete føringer for standardisering innen plan- og byggesakområdet.

Ved et kommunesamarbeid bør det legges opp til en mest mulig lik praksis i kommunene. Kostnadene med å behandle plan- og byggesaker bør ikke være vesentlig forskjellig i kommunene, og det bør være like gebyrsatser. Det bør tilstrebes 100 % selvkost innen byggesaksområdet. Høy grad av selvkost gir reduserte driftsutgifter innen skattefinansiert del for kommunene.

1.1.2. Fagsystemer

I dag har kommunene ulike kart-, eiendomsskatt- og saksbehandlingssystemer. Det vil være en forutsetning for effektivisering at deltakerkommunene investerer i felles datasystemer. Det vil også være en forutsetning at alle arkivene er digitale.
I et samarbeid hvor det skal fattes vedtak som gjelder flere kommuner vil det være behov for å oppgradere fagsystemene slik at alle deltakerkommunene kommer på samme nivå.

Innenfor våre fagfelt er det også viktig med tilgang til historisk arkivmateriale. Det kan være en utfordring å skaffe tilgang til flere ulike gamle sak- og arkivsystemer.

1.1.3. Samarbeidsformer

Innenfor våre fagområder vil det kunne hentes gevinster både gjennom et tettere faglig samarbeid og gjennom et samarbeid som har myndighet til å fatte konkrete vedtak. Valg av samarbeidsform avhenger derfor av om det skal delegeres vedtaksmyndighet til det nye samarbeidet eller ikke.

Skal det delegeres vedtaksmyndighet, har gruppen kommet frem til at administrativt vertskommunesamarbeid synes som det beste alternativet. Dette kommer av at det innenfor alle våre fagområder fattes store mengder delegerte enkeltvedtak som gjør det vanskelig med andre formelle avtalebaserte samarbeidsformer.

I dag er mange saker delegert ned til administrasjonen i kommunene. I slike "ikke-prinsipielle saker", som ikke trenger politisk behandling, vil administrativt vertskommunesamarbeid være tilstrekkelig. Et administrativt vertskommunesamarbeid kan også legge frem saker til politisk behandling i hver kommune, slik det for eksempel ble praktisert i Innherred samkommune.

Det vil være politisk utfordrende å delegere myndighet innenfor våre fagområder fra kommunene til en felles politisk nemd. At kommunene skal gi fra seg myndighet til å styre viktige samfunnsutviklingsområder, som areal-, næring- og industriutvikling, synes lite realistisk, men dette er et politisk spørsmål.

Det finnes også gode muligheter for gevinst gjennom et avtalebasert faglig samarbeid. Gjennom et slikt samarbeid kan det etableres bedre og mer likeverdige tjenester for innbyggerne med eksempelvis felles rutiner og gebyrsatser. Avtalebasert samarbeid kan også bidra til mer helhetlig og samordnet samfunnsutvikling. Det vil være nyttig og effektivt å samarbeide om kunnskapsgrunnlag, utfordringsbilder og mulighetsstudier som underlag for planstrategi, kommuneplanens samfunnsdel og arealdel mv. Prosjektet Innherredsbyen er et eksempel på avtalebasert samarbeid der det legges strategier for Innherredsregionen samlet.

1.1.4. Mulige gevinster og utfordringer

En samling til felles fagkontor(er) vil gi større mer robuste fagmiljøer med mer spesialkompetanse innenfor alle fagområdene. Det vil også gi mer likebehandling av saker på tvers av kommunegrensene. I sum vil dette kunne gi innbyggerne bedre tjenester enn i dag og en kvalitetsheving innenfor fagfeltet. Et større fagmiljø har også enklere for å rekruttere kvalifisert fagkompetanse.

Samarbeid vil gi liten økonomisk gevinst for deltakerkommunene. Plan- og byggesak er stort sett selvkostfinansiert og personalressursene er godt utnyttet i alle kommunene i dag innenfor fagfeltene. En reduksjon i ledelsesleddet vil kunne gi noe besparing for deltakerkommunene, men dette må utredes videre. Det vil også være etableringskostnader knyttet til en slik omorganisering.

En eventuell samling av fagenhetene på ett sted vil gi utfordringer med lokalkunnskap, reiseavstander og tilgjengelighet for innbyggerne. Videre vil samhandlingen med andre kommunale enheter bli mer utfordrende, og resultatet kan bli dårligere helhetsvurderinger. Samlokalisering i en kommune vil gi en lengre avstand til politisk og administrativ ledelse i egen kommune.

1.2. Anbefaling fra arbeidsgruppen

Det anbefales at vi går videre med et avtalebasert faglig samarbeid og at det parallelt utredes videre mulighet for et vertskommunesamarbeid.

Dette vil si at man allerede fra nå bør etablere felles strategier som er rettet mot de viktige og grunnleggende forutsetninger for et evt, mer formalisert samarbeid. Id denne sammenheng er det først og fremst vikt at det innledes et samarbeid om felles saksbehandlings- og fagsystemer. Det er også svært viktig med digitale arkiv i alle kommunene.

Landbruk, skog, utmark og miljø.

1.Sammendrag - Arbeidsgruppens anbefaling

De kommunale tjenestene på landbruks- og miljøområdet er som andre kommunale tjenester til for brukeren, samtidig som disse tjenestene i stor grad gjennomfører nasjonal politikk lokalt. Tjenestene har også i løpet av de siste åra fått overført oppgaver fra regionalt nivå på en rekke fagområder.

Landbruket er den største og viktigste næringen i regionen vår, og bærer i stor grad mye av bosettingen, sysselsettingen direkte og indirekte. Kommunene omtaler seg selv som viktige landbrukskommuner med betydelige ambisjoner på vegne av videre utvikling av landbruket.

Arbeidsgruppen foreslår ikke å etablere felles landbruks- og miljøforvaltning i hele denne regionen. Disse 5 kommunene har til sammen 1600 jordbruksforetak av et totaltall på 5600 i Trøndelag, og kommunene står samtidig for hoveddelen av skogbruket i Trøndelag fylke. Det utbetales mange hundre millioner i tilskuddsmidler til landbruksnæringa etter kommunale vedtak. Det vurderes som meget viktig for Innherredskommunene å styrke kommunenes innsats for videre utvikling av næringa framover med stikkord ressursutnyttelse, produksjon, verdiskaping, klima og miljø.

Arbeidsgruppen vurderer det som meget utfordrende for landbruks- og miljøenhetene å skulle ivareta forventninger fra flere hold om tilføring av nye arbeidsoppgaver, budsjettinnstramming, plettfri forvaltning, bedre veiledning, forsterka utviklingskraft og at denne regionen skal ta en nasjonal rolle i utviklingen av landbruket.

Tilskuddsordningene har blitt mer komplekse, søknadssystemene har blitt digitale og krever i en overgangsperiode større grad av veiledning overfor brukeren. Små feil fra brukerens side kan få store økonomiske konsekvenser for gårdbrukeren.

Kommunenes rolle har endret seg de siste fem åra med økt krav til forvaltning og kontroll. Reduksjon i budsjettrammer til landbruksforvaltning parallelt med dette, fører til for lite kapasitet på veiledning og utviklingsoppgaver. Det er derfor nødvendig at vi har kapasitet til å ivareta veiledningsplikten**.**

På miljøområdet er det pålagte tilsyns- og kontrolloppgaver som i liten grad blir prioritert av kommunene. Slike oppgaver kan være ressurskrevende og dermed lett å prioritere bort, typisk eksempel på slike oppgaver er tilsyn av mindre avløpsanlegg.

Miljø er et område som rommer mange store oppgaver, blant annet reduksjon av klimagassutslipp, klimatilpasning og oppgaver knyttet til naturmangfold. Forurensning av grunn, luft og vann, i tillegg til forsøplingssaker, kommer også inn under miljø. På

miljøområdet går sakene gjerne på tvers av fagenhetene og samarbeid innad i kommunen er viktig og nødvendig.

Faggruppa mener det er kapasitetsutfordringer innenfor tjenesten slik den er i dag.

Figur 1: Relativ bemanningssituasjonen ved landbruksforvaltningen i trønderske kommuner 2019 (jord og skog).

Konkrete anbefalinger:

- Arbeidsgruppen ønsker å etablere en satsing i årene framover etter mal av samarbeidsprosjektet Fosen-kommunene har gjennomført på fagområdene landbruk og miljø. Det foreslås at det søkes Statsforvalteren i Trøndelag om skjønnsmidler på samme måte. Fosen-kommunene var tydelig på at det var dette tilskuddet som i det hele tatt hadde gitt dem mulighet og ressurser til å jobbe mer i rommet mellom kommunene. Dette opplevdes som svært fruktbart, og vi har i forbindelse med fagsamlinger arrangert av Fylkesmannen sett at kommunene som deltok i dette samarbeidet har framstått som samkjørte, faglig oppdaterte og med et godt samhandlingsklima både på saksbehandlernivå og på ledelsesnivå. Arbeidsgruppen ser betydelig potensiale i å utvikle dette også i Innherredskommunene, dvs. Snåsa, Inderøy, Verdal, Levanger og Steinkjer.
- Faggrupper/ faglig samarbeid mellom landbrukskontorene på utvalgte tema (PT, RMP, avlingssvikt, jordlov, konsesjonslov, SMIL, nydyrkingssaker, tilskuddsforvaltning skog, landbruksveg/skogsveger, m.m., slik at man styrker den faglige kompetansen, og trygger saksbehandlerne i egen rolle. Tilsvarende samarbeid på miljøområdet.

  Tiltaket vil sikre viktig kunnskapsoverføring mellom kommunene ved nyansettelser og vil også innebære en beredskap ved sykmeldinger og om saksbehandlere slutter. Det etableres jevnlige treff mellom enhetene og saksbehandlerne.

Ledelse av dette faglige samarbeidet kan gå på rundgang mellom kommunene, for å sikre at alle er involvert og har ei hånd på rattet. Innhold kan dermed da også tilpasses eventuelt ulike behov i enkeltkommunene.

- Det ønskes samarbeid om følgende:
    - Felles strategi mellom de 5 kommunene mht. valg av viktige digitale plattformer og saksbehandlingsverktøy. Dette for å legge grunnlaget på lengre sikt for å styrke samarbeidet. Ulike digitale systemer vil sette en klar begrensning mht. å få effekt av utvidet samarbeid. Det må jobbes raskt fram mot å etablere sømløse verktøy, både internt i kommunene og mellom de 5 samarbeidskommunene.
    - Utvikling av digitale saksbehandlingssystem ønskes.
        - Felles søknadsportal og saksbehandlingssystem for motorferdsel. Søknadsportalen har kartløsning, man kan legge inn kart og legeattest. Får ut ferdige tillatelser etter forskriftens § 5 første ledd bokstav b), c) og e). Mulig å rapportere inn kjøreturer direkte via app.
    - Utarbeiding av felles rutinebeskrivelser osv. på en rekke lovoppgaver og tilskuddsordninger rettet mot jord- og skogbruk.
    - Samarbeide om nødvendig kartlegging og oppgaveløsning på tvers av kommunene;
        - Digitalisering av separate avløpsanlegg, separate utslipp.
        - Kartfesting av villfyllinger
        - Kartlegging av økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomstene
    - Rammeavtaler om utleie av fagkompetanse mellom kommunene på plass. Viktig ved frafall av arbeidskraft for eksempel ved sykdom/permisjoner. Dette forutsetter imidlertid at det finnes "overskudd" å ta av for en periode i nabokommunene. Pr i dag er tjenestene såpass trimmet at det trolig vil være lite å hente i nabokommunene.
    - Samarbeid om tilsyn av små avløpsanlegg.
    - Etablering av settekommuner ved inhabilitet.
    - Kommunalt fellingslag (Steinkjer, Verdal og Levanger). Snåsa kommune ønsker ikke dette.
    - Felles hundepool for de kommunale fellingslagene som et tillegg til de hundene som SNO disponerer?

Den første rapporten ble sendt i retur for nærmere gjennomgang med følgende bestilling fra kommunedirektørene:

Styringsgruppa takker for rapporten der mange tema er belyst. Vi har foretatt en gjennomgang av alle rapportene, og vurdert hvor vidt de har svart opp det oppdraget vi har fått fra våre politiske styringsorganer. Det er med utgangspunkt i denne gjennomgangen at vi sender rapporten i retur for nærmere gjennomgang. Det er en klar ambisjon om at Trøndelag som region skal ta en posisjon som internasjonal matregion, og som et viktig forsknings- og utviklingsmiljø for både grønn og blågrønn næring framover. For landbruk vil dette være viktige element i bidraget til en helhetlig og samordnet

samfunnsutvikling, slik mandatet anførte som målsetting. Vi ønsker derfor å utfordre gruppa på noen ytterlige punkter, og ber om at gruppa ser på følgende problematikk en gang til:

Rapporten synliggjør på en bra måte at landbrukskontoret er presset på ressurser. Den viser imidlertid ikke hvilket mulighetsrom som ligger i et større og forpliktende interkommunalt samarbeid. Derfor ber styringsgruppen at faggruppa belyser nærmere følgende:

- *Hvilke eventuelle gevinster som kan oppnås faglig og med mål om gode og likeverdige tjenester til samtlige innbyggere*
- *Hvilke eventuelle økonomiske gevinster man klarer å oppnå ved et mer formalisert samarbeid på tvers av kommunegrensene.*
- *Hvilken rolle kan landbrukskontoret ta kommunalt, men også regionalt i framtida.*

Kan man oppnå en større tyngde ved formalisert samarbeid både faglig, rekrutteringsmessig og som bidragsyter for videreutvikling av næringa – sett i lys av utviklingen innen fagområdet, samt tatt i betraktning at grønn næring er et viktig satsningsområde i hele Innherred.

Supplerende rapport fra Landbruk, skog, utmark og miljø:

Det har kommet to supplerende rapporter fra denne arbeidsgruppa, en for Landbruk (jord- og skogbruk) og en for miljø og naturforvaltning.

Konklusjon fra faggruppa når det gjelder miljø og naturforvaltning:

Det er ikke mulig å se for seg en økonomisk gevinst ut ifra dagens situasjon, med unntak av innkjøp av fagsystemer på lang sikt. Felles innkjøp gir lavere pris. Oppstartskostnader (programvare, saksbehandlingssystemer, tid, samlokalisering) vil være nødvendig for å få til et formalisert arbeid.

Det er behov for fagleder. Vi har ikke rom for å bli færre ansatte, vi har derimot behov for flere saksbehandlere. Vi har i dag enkelte oppgaver som ikke blir dekket fordi vi er lavt bemannet. Det er forskjeller mellom kommunene hvor godt kommunen er bemannet på naturforvaltning og miljø. Hvilke oppgaver dette berører er avhengig av kommunens bemanning, prioriteringer og saksbehandlerens kompetanse. Dette gjelder både lovpålagte og utviklingsoppgaver. Utviklingsoppgaver gjør vi lite av. Vedlagte regneark viser bredden av fagfelt innen naturforvaltning og miljø.

2) Eventuelle gevinster v/faglig formelt samarbeid

- Bredere og mer utfyllende kompetanse, flere oppgaver som vi har kan bli dekket
- Flere oppgaver/områder blir ivaretatt som vi i dag må bortprioritere. Dette krever tilførsel av ressurser
- Egen faglig leder for naturforvaltning og miljø
- Større mulighet for spesialisering der det trengs
- Større fagmiljø, mer faglig støtte
- Mindre sårbarhet, mer robust enhet
- Bedre juridisk kompetanse, mer samordnet forståelse
- Samordning av saksbehandling og rutiner gir forutsigbarhet for innbyggere (separate avløp spesielt)

• Reduserte kostnader til programvare og drift av tekniske løsninger

• Gi rom for nye løsninger med programvare (søknadsportal motorferdsel, avløp, kartløsninger)

• Samordning av tilsyn og ulovlighetsoppfølging (forurensning)

• Samordnet vurderinger og praksis for naturforvaltning og miljøsaker som krever at vi ser over kommunegrensene

3) Ulemper v/faglig formelt samarbeid

• Mindre kontakt/nærhet til tverrfaglig miljø (andre fagfelt/virksomheter) i egen kommune

• Mindre lokalkunnskap

• Lengre avstand og dårligere tilgjengelighet for innbyggere

• Lengre avstand til kommunedirektør og administrativ ledelse

• Lengre avstand til politisk ledelse

• Større reiseavstander for befaring/tilsyn/annet

• Utfordrende å være like «tett på» de kommunene som ikke er vertskommune

• Ulike dataverktøy og saksbehandlingssystem

• Saksbehandling med enkeltvedtak på tvers av kommuner krever vertskommunemodell, jf. kommuneloven § 19 og 20

• Mister fleksibilitet med bruk av personale på tvers av fagområdene

• Redusert mulighet for å være «tett på» politiske og administrative prosesser i kommunene, for eksempel planprosesser, temaplaner

• Utfordring med ulike datasystem og retningslinjer

• Ulik politisk styring av saksfelt (for eksempel motorferdsel og rovdyr m.m.)

• Kostnader knyttet til like tekniske løsninger, programvare og saksbehandlingssystem (forutsetning for faglig samarbeid)

4) Kan man oppnå en større tyngde v/formalisert samarbeid faglig, rekrutteringsmessig og på utviklingssiden?

• Faglig tyngde: Ja, det har vi svart på i punkt 2)

• Rekrutteringsmessig: Ja, lettere å få den beste og spesialiserte kompetanse til bestemte fagområder.

• Utviklingssiden: Ja, lettere å drive med utviklingsarbeid når du er litt mere spesialisert og del av et større fagmiljø, men det krever at det ansettes personer med riktig fagkompetanse på disse fagområdene.

Ressursbruk 2020 på Naturforvaltning og Miljø Kommune	**Naturforvaltning**	**Miljø (forurensning/Klima)**	**Sum**
Snåsa	0,5 (motorferdsel)	0	0,5
Steinkjer	0,7	0,6	1,3
Inderøy	0,5	0,5	1,0
Verdal	0,5 (inkl. motorferdsel)	1,0	1,5
Levanger	0,5 (inkl. motorferdsel)	1,0	1,5
Sum	2,7	3,1	5,8

Konklusjon fra faggruppa når det gjelder landbruk (jord- og skogbruk)

I utgangspunktet hadde vi sett for oss at det kunne være mulig med noen besparelser av ressurser innenfor ledelsesleddet – landbrukssjef/faglederstillinger. Ved gjennomgang av hvor mye lederoppgaver som utføres på fagområdet, fant vi at det meste av lederoppgavene allerede var løftet opp til neste/høyere nivå. Landbrukssjef/faglederstillingene blir for det meste brukt til å utføre fagoppgaver/saksbehandling innen jord- og skogbruk. Det er derfor lite og spare på reduksjon av ressurser innenfor ledelsesleddet.

I Levanger kommune ble enhet for landbruk slått sammen med enhet for arealforvaltning, med en felles enhetsleder i 2020, så her er det allerede spart inn mye på ledelsesleddet.

Ved en sammenslåing av landbrukskontorene i Innherredskommunene vil det etter arbeidsgruppas vurderinger bli flere saksbehandlere innenfor de ulike fagområdene og dermed oppstår behov for flere fagledere.

Oppstartskostnader (programvare, saksbehandlingssystemer, kjøre/tidsbruk, samlokalisering) vil være nødvendig for å få til et formalisert samarbeid.

Konklusjon:

For fagområdet Landbruk (jordbruk, skogbruk og utviklingsarbeid) er det få muligheter for å kunne redusere antall stillinger ved et formalisert faglig samarbeid med sammenslåing av kontorer (full vertskommunemodell).

Dette fordi rasjonaliseringsgevinsten på lederplan allerede i stor grad er tatt ut i de fleste kommuner. En sammenslåing og spesialisering av tjenestene vil også medføre behov for en ny koordineringsfunksjon i form av fagledere eller seksjonsledere. Dette vil lett kunne spise opp en eventuell effektivitetsgevinst.

Generelt er saksmengden så stor at tjenestene sliter med å oppfylle kravene til forsvarlig behandling av lovpålagte oppgaver med dagens ressurser. Formalisert samarbeid vil imidlertid gi mulighet for mer effektiv saksbehandling med bedre kvalitet. Det er da en forutsetning at tjenestene kan ivareta flere oppgaver som i dag ikke har blitt prioritert innenfor gjeldende rammer.

Merk at de ulempene ved faglig samarbeid som er beskrevet under avsnitt 2), i hovedsak gjelder forhold som er aktuelle ved en eventuell fysisk samlokalisering (Vertskommunemodellen).

Arbeidsgruppa vil også poengtere at det fra så vel sentralt politisk hold som fra Statsforvalterens side, stadig blir pekt på de muligheter og det ansvar som hviler på

kommunene og landbruket innen miljø-, energi- og klimaforvaltning, samt utvikling av nye arbeidsplasser knyttet til både grønn og blå sektor. Det vurderes å være et misforhold mellom forventningene og de muligheten de kommunale tjenestene har til å møte disse. Et styrket interkommunalt samarbeid hvor en opprettholder nødvendig bemanning, og prioriterer å styrke kompetansen vil kunne utgjøre et vesentlig skritt i riktig retning i så måte.

Muligheten for å effektivisere tjenestene vil avhenge av en del forutsetninger:

Samme saksbehandlings- og arkivsystemer og IT-løsninger i alle 5 kommuner
Mulighet for å fatte enkeltvedtak for alle kommunene (full vertskommuneløsning)

2. Gevinster ved et faglig formalisert samarbeid med samlokalisering av tjenestene

- Flere oppgaver/områder som i dag må bortprioriteres, vil kunne bli bedre ivaretatt. Dette gjelder spesielt utviklingsarbeid og proaktiv virksomhet ift. Landbruksnæringa. Også flere kontrolloppgaver vil kunne ivaretas bedre. Større samlet kapasitet for å løse "alle" oppgaver
- Større fagmiljø og faglig diskusjonsforum
- Mindre sårbarhet, mer robust enhet, bedre beredskap ved fravær av personell
- Konsentrere seg om færre fagfelt og bli bedre på «sitt» fagområde (gjelder spesielt små kommuner med lave stillingsressurser på hvert fagfelt)
- Samordning av rutiner, saksbehandling, dokumentasjon og likebehandling gir forutsigbarhet for innbyggere i alle involverte kommuner
- Samordning av kontroll og ulovlighetsoppfølging
- Spesialisering og stor saksmengde er positivt i forhold til håndtering av krevende saker/"problemsaker" og vil kunne gi samdriftsfordeler/effektivitet.
- Reduserte kostnader til programvare og drift av tekniske løsninger (på lang sikt)
- Sparte personalkostnader (minimalt)

Ulemper ved et faglig formalisert samarbeid med samlokalisering av tjenestene

- Landbruksforvaltninga bør være tilstede lokalt i de store landbrukskommunene
- Lengre fysisk transportavstand og dårligere tilgjengelighet for landbruksnæringa/ gårdbrukerne
- Mindre lokalkunnskap og kjennskap til landbruksnæringa i hver enkelt kommune kan gi dårligere saksbehandling og lengre behandlingstid

- Mindre kontakt/nærhet til tverrfaglig miljø (andre fagfelt/virksomheter) i egen kommune, f.eks. plan, byggesak, teknisk, utedrift, miljø. Dette vurderes som svært viktig.
- Større reiseavstander for befaring/kontroll/tidsbruk - effektivitetstap
- Kostnader knyttet til å få samme IT-løsninger, saksbehandlings- og arkivsystemer i alle kommuner (forutsetning for faglig formelt samarbeid)
- Utfordrende å være like «tett på» de kommunene som ikke er vertskommune, som kan føre til at tjenestene oppleves om dårligere i perifere områder
- Saksbehandling med enkeltvedtak på tvers av kommuner krever vertskommunemodell, jf. kommuneloven § 19 og § 20 (forutsetning for full delegering til en samlet landbruksenhet på Innherred) - delegasjonsreglementet
- Mister fleksibilitet ved arbeidstopper (typisk rundt frister på PT/RMP), når det kan brukes av personell på tvers av andre fagområder/fagfelt
- Lengre avstand til kommunedirektør og administrativ ledelse
- Lengre avstand til politisk ledelse og prosesser - manglende forankring
- Redusert mulighet for å være «tett på» politiske og administrative prosesser i kommunene, for eksempel planprosesser, temaplaner. Nærhet til den kommunale organisasjonen og særlig med plan og byggesak vurderes å være svært viktig for å ivareta jordvern og landbruksnæringas interesser ifm planarbeid og jordlovsbehandling.
- Oppstartskostnader ved evt. samlokalisering, avtalt reisetid i arbeidstida (de første årene)
- Ulempen på sikt er sentralisering av fagkompetanse fra distriktskommuner.
- Ved evt. samlokalisering bør behov for satellitt-kontorer vurderes

3. Kan man oppnå en større tyngde v/formalisert samarbeid faglig, rekrutteringsmessig og på utviklingssiden?

- Faglig tyngde: Ja, det har vi svart på i punkt 2)
- Rekrutteringsmessig: Ja, lettere å få den beste og spesialiserte kompetanse til bestemte fagområder. Vanskeligere å dekke alle fagfelt i kombinerte stillinger – «potet-stillinger» (spesielt i mindre kommuner). Mer attraktiv for jobbsøkere.
- Utviklingssiden: Ja, lettere å drive med utviklingsarbeid når du er litt mer spesialisert og del av et større fagmiljø. Når det er mange andre arbeidsoppgaver som må prioriteres først, er det vanskelig å sette av tid til proaktivt utviklingsarbeid, oppsøkende virksomhet ift. landbruksnæringa og prosjektarbeid.

KART, OPPMÅLING OG MATRIKKEL

Konklusjon og anbefalinger fra faggruppa

På dette fagområdet er kommunene litt ulikt inndelt. Snåsa kjøper det måletekniske tjenestene fra Grong kommune og gjør matrikkelføring og administrativt arbeid selv, Verdal og Levanger har et interkommunalt samarbeid på Geodata og oppmåling. Mens Inderøy utfører alle tjenestene selv.

ANBEFALING FRA ARBEIDSGRUPPA

Det er veldig viktig med nødvendig kontakt mellom de tjenestene vi utreder og kommunenes øvrige tekniske fagmiljøer. Dette gjelder spesielt mellom oppmåling, matrikkelføring og byggesak, og mellom kart og plan.
Vi ser ikke en garantert økonomisk innsparing, da økt ressursbehov til transport og samhandling kan utligne ev. stordriftsfordeler.
Samlet sett ser vi faglige fordeler av en form for interkommunalt samarbeid på kart, matrikkel og oppmåling, som for eksempel faggrupper, driftsavtaler e.l. Det er likevel en del forutsetninger for at dette skal lykkes.

Forutsetninger;

- Felles IKT-løsning
- Samme programvareløsninger både fagsystem og sak/arkiv
- Nært samarbeid med andre fagområder som byggesak, plan, e-skatt, landbruk

Ser man på faggruppas vurderinger er utfordringene med oppmålingstjenesten størst, da avstandene blir store, og oppmåling må skje i felt. Likevel ønsker kommunedirektørene å utrede et mer formalisert samarbeid også innenfor oppmålingstjenesten, der man kan se på flere løsninger deriblant bruk av satellittkontor i perioder.

Eiendom

Konklusjon og anbefaling videre fra arbeidsgruppa

Fagnettverk/forum kan være et godt virkemiddel for å dele kunnskap og erfaringer på tvers mellom kommunen og regionen. Her kan vi dele, men også kjøpe ekstern kompetanse som kan kjøre spesifikk opplæring innenfor de enkelte fagfeltene innen eiendomsforvaltningen. Kanskje har en kommune kompetanse som de andre kommuner mangler og etterspør og da kan den deles og diskuteres uten særlige kostnader.

Arbeidsgruppa tror ikke oppstarten vil påføre de ulike kommuner noen vesentlig høyere kostnad, men noe må påregnes. Noe av gevinsten tror vi ligger i læringen vi kan få av hverandres erfaringer, men også det at vi får samtalepartnere når vi står ovenfor vanskelige saker. I dag sitter vi ofte alene med få å diskutere de problemstillinger som dukker opp. Videre er det et ønske om juridisk kompetanse på området da det er mye juss innenfor dette feltet.

VVA

Konklusjon fra arbeidsgruppa

Prosjektet har ført til gode diskusjoner og erfaringsutvekslinger i møtene, og en konkret plan om å bygge videre på nettverket med framtidige møter etter at arbeidsgruppas vurderinger er gitt.

Steinkjer har bistått Inderøy med veghøvling i flere år og spylebil en gang
Spylebil har også vært i Snåsa. Verdal og Levanger samarbeider tett om mye i etterdønningene av Innherred samkommune. VVA- folk i de ulike kommunene ringer hverandre for å søke råd eller diskutere problemstillinger. Utover dette møtes alle sporadisk i kurs og samlinger som arrangeres av eksterne som VA-dagene og spesifikke fagkurs. “Driftsassistansen” har et møteopplegg som er nyttig som faglig arena og nettverksbygging. Det ringes for på kryss av kommunegrenser for å diskutere problemstillinger.

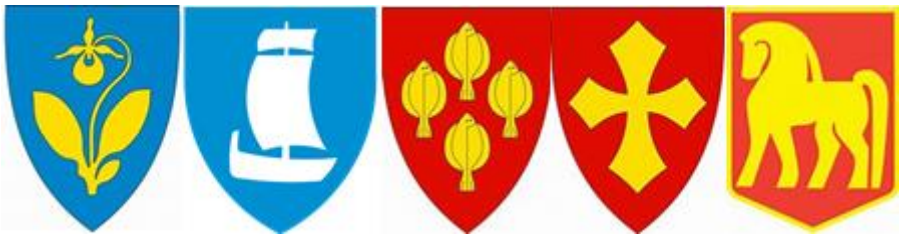
Fremover bør man se på

- Kompetansebygging via faglige nettverk og felles kursopplegg
- Utarbeidelse av felles VA-norm for innherredskommunene/ gjennomgang av VA-regulativet.
- Evaluering av entreprenørtjenester og en felles erfaringsbank lagres under Innherred innkjøp.
- Harmonisering av kriterier for privat og offentlig veg.

- Feller parkeringshåndheving - utarbeidelse av skiltplaner behandling av gravemeldinger og varslingsplaner og harmonisering av behandling av HC-bevis samt en felles innsats for rekruttering.
- Beredskapsarbeid - krisehåndtering (- korona)

Mest kritisk kunnskap har driftsoperatørene på vannbehandlingsanleggene (og avløpsrenseanleggene) og kunnskapen som trengs for å lappe store vann-ledninger med trykk. Er dette personell vi kan låne av hverandre i krisetilfeller? Kriseberedskap for framtida. Levanger og Verdal samarbeider om dette i dag. Forutsetning for mannskapet som er i vaktordning / har beredskap: kunne systemene og kunne stille opp på kort varsel og at beredskapslaget innehar god lokalkunnskap.

Utredning kommunesamarbeid for plan, byggesak og eiendomsskatt



Snåsa kommune

Steinkjer kommune

Inderøy kommune

Verdal kommune

Levanger kommune

Innhold

1. Konklusjon og anbefaling 4
   1.1. Konklusjoner 4
      1.1.1. Organisering og oppgaveløsing 4
      1.1.2. Fagsystemer 4
      1.1.3. Samarbeidsformer 4
      1.1.4. Mulige gevinster og utfordringer 5
   1.2. Anbefaling 5
2. Bakgrunn og målsetning for arbeidet 6
3. Dagens situasjon 7
   3.1. Areal og befolkning 7
   3.2. Organisering plan byggesak og eiendomsskatt 7
      3.2.1. Snåsa kommune 7
      3.2.2. Steinkjer kommune 7
      3.2.3. Inderøy kommune 8
      3.2.4. Verdal kommune 9
      3.2.5. Levanger kommune 9
   3.3. Oppgaver innen fagfeltene 11
      3.3.1. Plan 11
      3.3.2. Byggesak 11
      3.3.3. Eiendomsskatt 11
   3.4. Ressurser innenfor fagfeltene 11
   3.5. Saksmengder 12
   3.6. Fagsystemer 12
4. Mulige samarbeidsformer 13
   4.1. Mulige samarbeidsformer 13
      4.1.1. Avtalebasert samarbeid 13
      4.1.2. Kommunalt oppgavefellesskap (§19-1) 13
      4.1.3. Administrativt vertskommunesamarbeid (§20-2) 13
      4.1.4. Vertskommunesamarbeid med politisk nemnd (§20-3) 13
   4.2. Valg av samarbeidsform 14
5. Vurdering av gevinst og utfordringer med samarbeid 15
   5.1. Fordeler å hente ut av samarbeid 15
   5.2. Utfordringer med å starte et samarbeid 15
   5.3. Økonomiske konsekvenser 15
      5.3.1. Mulighetene for redusert bemanning innenfor fagområdene 15

5.3.2. Kommunevise betraktninger 16
5.3.3. Gebyrnivåer 17

1. Konklusjon og anbefaling

1.1. Konklusjoner

1.1.1. Organisering og oppgaveløsing

Utredningen viser at kommunene i dag er ulikt organisert innenfor våre fagfelt selv om primæroppgavene knyttet til tjenestene er like. Dette gjør at kommunene løser oppgavene på litt ulike måter, og at personalressurser brukes noe ulikt i dag. Ved et eventuelt samarbeid kan dette gi behov for å endre noe på organiseringen i enkelte kommuner, med det fremstår ikke som noe som hindrer eller vanskeliggjør et samarbeid.

Kommunene bør ha en samordnet praksis ved forvaltning av plan- og bygningsloven. Dette innebærer en lik organisasjonskultur som gir forutsigbarhet for innbyggerne og egne ansatte. Prioriteringer, lovforvaltning og juridisk praksis bør være mest mulig lik. Dette er i tråd med overordnete føringer for standardisering innen plan- og byggesakområdet.

Ved et kommunesamarbeid bør det legges opp til en mest mulig lik praksis i kommunene. Kostnadene med å behandle plan- og byggesaker bør ikke være vesentlig forskjellig i kommunene, og det bør være like gebyrsatser. Det bør tilstrebes 100 % selvkost innen byggesaksområdet. Høy grad av selvkost gir reduserte driftsutgifter innen skattefinansiert del for kommunene.

1.1.2. Fagsystemer

I dag har kommunene ulike kart-, eiendomsskatt- og saksbehandlingssystemer. Det vil være en forutsetning for effektivisering at deltakerkommunene investerer i felles datasystemer. Det vil også være en forutsetning at alle arkivene er digitale.

I et samarbeid hvor det skal fattes vedtak som gjelder flere kommuner vil det være behov for å oppgradere fagsystemene slik at alle deltakerkommunene kommer på samme nivå.

Innenfor våre fagfelt er det også viktig med tilgang til historisk arkivmateriale. Det kan være en utfordring å skaffe tilgang til flere ulike gamle sak- og arkivsystemer.

1.1.3. Samarbeidsformer

Innenfor våre fagområder vil det kunne hentes gevinster både gjennom et tettere faglig samarbeid og gjennom et samarbeid som har myndighet til å fatte konkrete vedtak. Valg av samarbeidsform avhenger derfor av om det skal delegeres vedtaksmyndighet til det nye samarbeidet eller ikke.

Skal det delegeres vedtaksmyndighet, har gruppen kommet frem til at administrativt vertskommunesamarbeid synes som det beste alternativet. Dette kommer av at det innenfor alle våre fagområder fattes store mengder delegerte enkeltvedtak som gjør det vanskelig med andre formelle avtalebaserte samarbeidsformer.

I dag er mange saker delegert ned til administrasjonen i kommunene. I slike “ikke-prinsipielle saker”, som ikke trenger politisk behandling, vil administrativt vertskommunesamarbeid være tilstrekkelig. Et administrativt vertskommunesamarbeid kan også legge frem saker til politisk behandling i hver kommune, slik det for eksempel ble praktisert i Innherred samkommune.

Det vil være politisk utfordrende å delegere myndighet innenfor våre fagområder fra kommunene til en felles politisk nemd. At kommunene skal gi fra seg myndighet til å styre viktige samfunnsutviklingsområder, som areal-, næring- og industriutvikling, synes lite realistisk, men dette er et politisk spørsmål.

Det finnes også gode muligheter for gevinst gjennom et avtalebasert faglig samarbeid. Gjennom et slikt samarbeid kan det etableres bedre og mer likeverdige tjenester for innbyggerne med eksempelvis felles rutiner og gebyrsatser. Avtalebasert samarbeid kan også bidra til mer helhetlig og samordnet samfunnsutvikling. Det vil være nyttig og effektivt å samarbeide om kunnskapsgrunnlag, utfordringsbilder og mulighetsstudier som underlag for planstrategi, kommuneplanens samfunnsdel og arealdel mv. Prosjektet Innherredsbyen er et eksempel på avtalebasert samarbeid der det legges strategier for Innherredsregionen samlet.

1.1.4. Mulige gevinster og utfordringer

En samling til felles fagkontor(er) vil gi større mer robuste fagmiljøer med mer spesialkompetanse innenfor alle fagområdene. Det vil også gi mer likebehandling av saker på tvers av kommunegrensene. I sum vil dette kunne gi innbyggerne bedre tjenester enn i dag og en kvalitetsheving innenfor fagfeltet. Et større fagmiljø har også enklere for å rekruttere kvalifisert fagkompetanse.

Samarbeid vil gi liten økonomisk gevinst for deltakerkommunene. Plan- og byggesak er stort sett selvkostfinansiert og personalressursene er godt utnyttet i alle kommunene i dag innenfor fagfeltene. En reduksjon i ledelsesleddet vil kunne gi noe besparing for deltakerkommunene, men dette må utredes videre. Det vil også være etableringskostnader knyttet til en slik omorganisering.

En eventuell samling av fagenhetene på ett sted vil gi utfordringer med lokalkunnskap, reiseavstander og tilgjengelighet for innbyggerne. Videre vil samhandlingen med andre kommunale enheter bli mer utfordrende, og resultatet kan bli dårligere helhetsvurderinger. Samlokalisering i en kommune vil gi en lengre avstand til politisk ledelse i egen kommune.

1.2. Anbefaling

Det anbefales at vi går videre med et avtalebasert faglig samarbeid og at det parallelt utredes videre mulighet for et vertskommunesamarbeid.

For å få dette til bør kommunene først innlede et samarbeid om felles saksbehandlings- og fagsystemer. Det er også svært viktig med digitale arkiv i alle kommunene.

2. Bakgrunn og målsetning for arbeidet

Bakgrunnen for utredningsarbeidet er vedtak i kommunene Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger om å se på muligheter for samarbeid innenfor gitte fagområder.

Oversikt over styringsgruppe og arbeidsgruppene.

Denne rapporten utreder muligheter og begrensninger knyttet til samarbeid innenfor fagfeltene plan, byggesak og oppmåling.

Målsetningen med arbeidet har vært å kartlegge hvordan kommunene løser oppgavene innenfor fagfeltene i dag, og kartlegge om det finnes gevinster med å samarbeide bedre i framtiden. Dette kan både være økonomiske og faglige gevinster. Målet er å gi innbyggerne meget god og lik kvalitet på de kommunale tjenestene, samt ta ut økonomisk gevinst som følge av samarbeidet.

De overordnede målsetningene for samarbeidet er:

- Gode og likeverdige tjenester til samtlige innbyggere
- Helhetlig og samordnet samfunnsutvikling
- Bærekraftig og robuste kommuner med god fagkunnskap og gjøre oss til attraktive arbeidsgivere.

Arbeidsgruppa har bestått av:

Snåsa	Håvard Overland		
Steinkjer	Geir Gilde	Kari Elisabeth Nordgård	Per Morten Bjørgum
Inderøy	Brit Alvhild Haugan	Solveig Gran Samdal	Kristin Bjerke Denstadli
Verdal	Gunhild Kvistad	Kirstine Karlsaune	
Levanger	Kristine Molde	Arnulf Løken	Per Anders Røstad

Arbeidet med rapporten har vært et felles teams-arbeid hvor alle har bidratt. I perioden har vi avholdt 2 vanlige møter og 6 teams-møter.

3. Dagens situasjon

3.1. Areal og befolkning

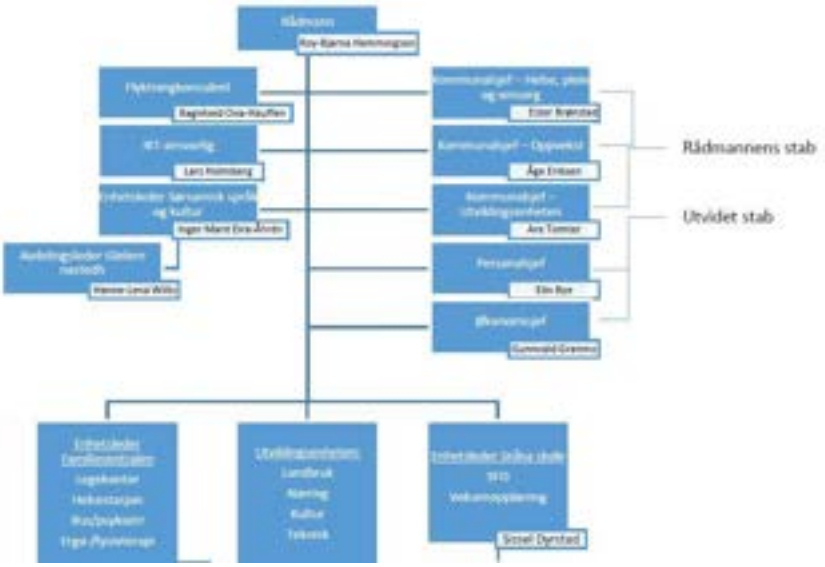
Kommune	Areal	Folketall (30.06.2020)
Snåsa	2343 km²	2105
Steinkjer	2165 km²	24569
Inderøy	365 km²	6816
Verdal	1543 km²	14989
Levanger	645 km²	20188
SUM	**7061 km²**	**68667**

Ifølge SSB fantes det i 2020 kun en kommune i Norge som var større enn summen av «våre» fem kommuner i areal (Kautokeino). Innbyggertallet i våre fem kommuner er omtrent på nivå med Norges 12. mest befolkede kommune (Tromsø).

3.2. Organisering plan byggesak og eiendomsskatt

3.2.1. Snåsa kommune

Plan, byggesak og oppmåling er organisert under utviklingsenheten. For den fysiske oppmålingen kjøpes det tjenester. Eiendomsskatt håndteres av økonomisjefen.



3.2.2. Steinkjer kommune

Fra 01.02.2021 er Steinkjer kommunes administrasjon organisert slik:

Enhet byggesak og oppmåling er i Teknisk etat. Eiendomsskattekontoret er organisatorisk lagt til enhet byggesak og oppmåling. Planarbeidet er lagt til fagstab plan og utvikling som rapporterer til kommunedirektøren.

3.2.3. Inderøy kommune

Plan og byggesak inngår i enhet PLM (Plan, miljø og landbruk), som er organisert under sektor Plan-Landbruk-Kommunalteknikk som ligger under kommunedirektør.

Eiendomsskattekontoret er organisert under kommunedirektør og økonomisjefen. Ansvarlig for eiendomsskattekontoret samarbeider tett med kommunalteknikk siden det benyttes felles dataløsning for eiendomsskatt og kommunale gebyr. Ansvarlig for eiendomsskatt har i tillegg ansvar for utlån av midler fra Husbanken.

3.2.4. Verdal kommune

Fra 01.01.2018 er administrasjonen i Verdal kommune organisert slik:

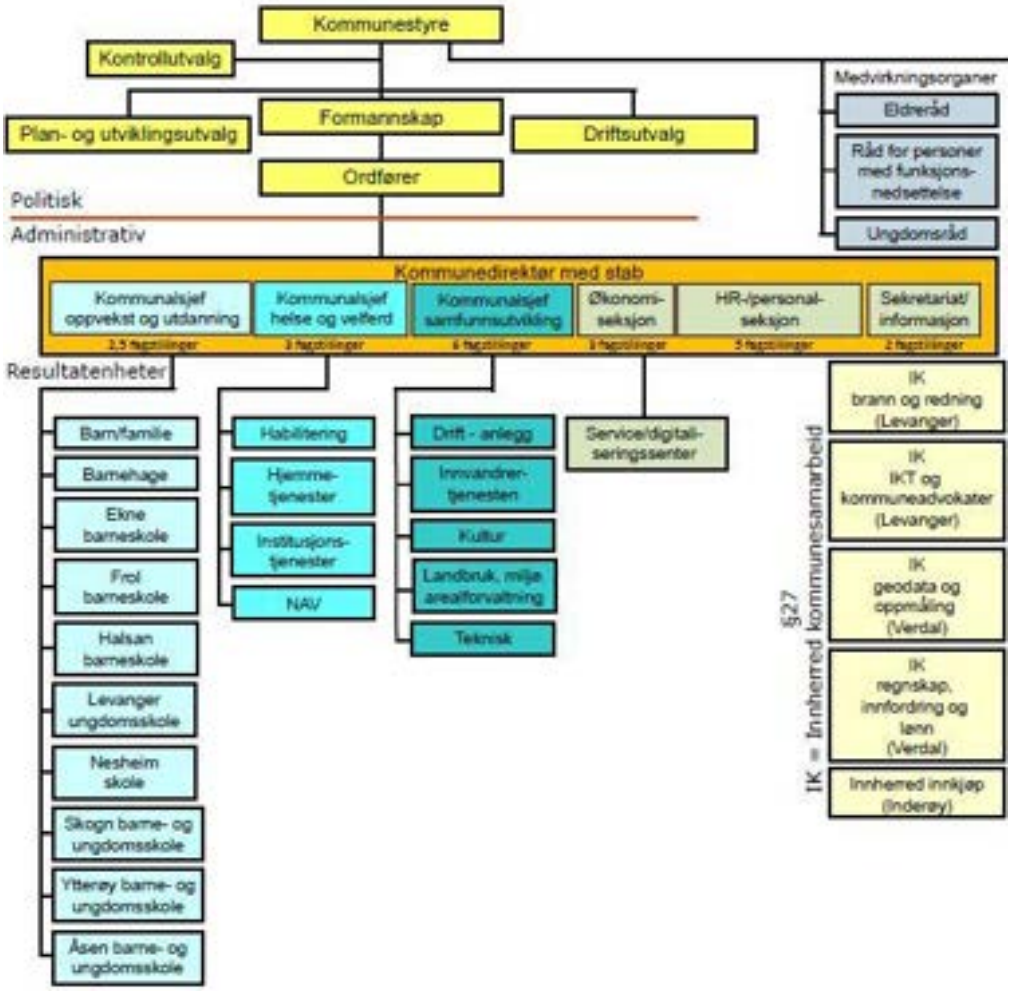
Arealplanlegging/byggesak inngår i virksomhetsområdet Landbruk, miljø og arealforvaltning, som har felles virksomhetsleder. Enheten er videre organisert under Kommunalsjef næring og samfunnsutvikling (ikke besatt), som igjen er organisert under kommunedirektøren.

To rådgiverfunksjoner/stillinger innen samfunnsplanlegging/-utvikling (inkl. folkehelsekoordinator) er organisert i Stab, utvikling og virksomhetsstøtte (SUV) og er direkte underlagt kommunedirektøren.

To fagpersoner/stillinger som delvis jobber med eiendomsskatt er fra 01.08.2020 organisert under Arkiv, informasjon og service, som inngår i Stab, utvikling og virksomhetsstøtte (SUV), direkte underlagt kommunedirektør.

3.2.5. Levanger kommune

Arealplanlegging, byggesak og eiendomsskatt er organisert i enhet Landbruk, miljø- og arealforvaltning. Enheten ligger under kommunalsjef for samfunnsutvikling. Samfunnsplanleggingsfunksjonen er plassert som en egen fagstilling direkte under kommunalsjefen.


Kommunestyre
Kontrollutvalg
Plan- og utviklingsutvalg
Formannskap
Driftsutvalg
Ordfører
Medvirkningsorganer
Eldreråd
Råd for personer med funksjons-nedsettelse
Ungdomsråd
Politisk
Administrativ
Kommunedirektør med stab
Kommunalsjef oppvekst og utdanning
Kommunalsjef helse og velferd
Kommunalsjef samfunnsutvikling
Økonomi-seksjon
HR-/personal-seksjon
Sekretariat/ informasjon
Resultatenheter
Barn/familie
Barnehage
Ekne barneskole
Frol barneskole
Halsan barneskole
Levanger ungdomsskole
Nesheim skole
Skogn barne- og ungdomsskole
Ytterøy barne- og ungdomsskole
Åsen barne- og ungdomsskole
Habilitering
Hjemme-tjenester
Institusjons-tjenester
NAV
Drift - anlegg
Innvandrer-tjenesten
Kultur
Landbruk, miljø arealforvaltning
Teknisk
Service/digitali-seringssenter
§27
IK = Innherred kommunesamarbeid
IK brann og redning (Levanger)
IK IKT og kommuneadvokater (Levanger)
IK geodata og oppmåling (Verdal)
IK regnskap, innfordring og lønn (Verdal)
Innherred innkjøp (Inderøy)

3.3. Oppgaver innen fagfeltene

3.3.1. Plan

Innenfor fagfeltet plan er hovedoppgavene å behandle private/kommunale reguleringsforslag og utarbeide planstrategi og kommunale planer (areal- og samfunnsdel), i tillegg til annet prosjektarbeid. Planarbeidet skal håndtere kommunens langsiktige og strategiske planlegging og arbeid.

3.3.2. Byggesak

Innenfor fagfeltet byggesak ligger det i hovedsak lovpålagt saksbehandling etter plan- og bygningsloven. Dette inkluderer bygge-, dele- og seksjoneringssaker, klagebehandling og kontroll og tilsyn. Videre har noen av kommunene også lagt behandling av utslippssaker hit som behandles både etter plan- og bygningsloven og forurensningsforskriften.

Når det gjelder matrikkelføring for byggesaker i Levanger og Verdal er dette lagt til Innherred kommunesamarbeid Geodata og oppmåling. Snåsa kommune kjøper tjenester fra Steinkjer kommune.

3.3.3. Eiendomsskatt

Innenfor fagfeltet eiendomsskatt utføres ajourføring av kommunens eiendomsskattegrunnlag og taksering av nybygg, tilbygg og påbygg. Videre gjennomføres årlige vedtaksmøter i Sakkyndig nemd, samt årlig klagebehandling i Sakkyndig nemnd og Klagenemnd for eiendomsskatt.

3.4. Ressurser innenfor fagfeltene

Estimat av dagens ressursbruk i antall årsverk:

Kommune	Byggesak	Plan	E-skatt	Samf. plan	SUM
Snåsa	0,80	0,20	0,2	0,2	1,4
Steinkjer	6,80	3,00	1,0	2,5	13,8
Inderøy	1,60	1,00	0,4	0,3	3,3
Verdal	2,75	2,75	0,9	1,0	7,4
Levanger	5,80	1,80	1,2	1,0	9,8
SUM	17,75	8,75	3,7	5,0	35,2

Tabellen over viser at de fem kommunene bruker til sammen 35,2 årsverk på aktuelle oppgaver, og at alle kommunene, med unntak av Verdal, bruker mest ressurser på byggesak, som kan/bør være selvfinansiert. Unntaket kan skyldes underbemanning (at det ikke tilsettes vikar ved permisjon o.l.).

Kommune	Årsverk	Innbyggertall	Innbygger/årsverk
Snåsa	1,4	2105	1504
Steinkjer	13,8	24569	1847
Inderøy	3,3	6816	2065
Verdal	7,4	14989	2026
Levanger	9,8	20188	2060
SUM	35,2	68667	1951

Tabellen over viser at ressursbruken varierer noe med innbyggertall. Kan skyldes ulikheter i arealbruk og aktivitet. Snåsa med færrest innbyggere bruker mest ressurser per innbygger, noe mer enn snittet.

3.5. Saksmengder

Tabellen under viser en grov oversikt over fordeling av saksmengden. Ulikheter kan delvis forklares med ulik praksis og/eller registreringsmåter. Det er viktig å presisere at det i tillegg utføres mange arbeidsoppgaver som ikke fremgår av tabellen, både på plan, byggesak og eiendomsskatt. Tabellen viser følgelig ikke hele bildet.

Kommune	Bygge- og delingssaker	Klagesaker	Private planforslag	Eiendomsskatt, årlig taksering
Snåsa	80	2	5	5
Steinkjer	450	5	10	50
Inderøy	200	3	5	30
Verdal	350	5	10	250
Levanger	500	8	10	300
SUM	1580	25	40	635

3.6. Fagsystemer

Kommunene benytter følgende fagsystemer innenfor plan, byggesak og eiendomsskatt:

Kommune	Saksbehandlingssystem	Kartsystem	Eiendomsskattesystem	Andre
Snåsa	Elements	Gisline	IsyProAktive	
Steinkjer	Elements	Gisline	IsyProAktive	Gislink
Inderøy	Elements	Gisline	IsyProAktive	Gislink
Verdal	ePhorte	Gisline	Gisline/Komtek	Qgis
Levanger	ePhorte	Gisline	Gisline/Komtek	Qgis

I dag har kommunene ulike kart-, eiendomsskatt- og saksbehandlingssystemer. I et samarbeid vil det være behov for samkjøring og oppgradering av fagsystemene slik at alle deltakerkommunene kommer på samme nivå.

4. Mulige samarbeidsformer

4.1. Mulige samarbeidsformer

Det finnes ulike samarbeidsformer innen kommunal sektor som i varierende grad anses som egnet. NIVI Analyse har i sitt notat 2013:3 «Interkommunale samarbeidsmodeller for styrket plankompetanse og kapasitet» listet opp følgende:

- Avtalebasert samarbeid - uten bruk av kommunelovens bestemmelser
- Kommunalt oppgavefellesskap (§ 19-1)
- Administrativt vertskommunesamarbeid (kommuneloven § 20-2)
- Vertskommunesamarbeid med felles folkevalgt nemnd (kommuneloven § 20-3)

4.1.1. Avtalebasert samarbeid

Avtalebasert samarbeid kan være alt fra samarbeid gjennom faglige nettverk via kjøp av tjenester mellom kommuner til oppretting av en felles kompetanseenhet som betjener alle de samarbeidende kommunene.

Samarbeidsformen kan være godt egnet både som nabohjelp («brannslukking) og på mer permanent basis. Modellen hjemler ikke myndighetsoverføring, noe som gjør at gruppen løpende må forholde seg til den enkelte kommune når det kommer til vedtak.

4.1.2. Kommunalt oppgavefellesskap (§19-1)

To eller flere kommuner eller fylkeskommuner kan sammen opprette et kommunalt oppgavefellesskap for å løse felles oppgaver. Kommunestyrene og fylkestingene vedtar selv å opprette et oppgavefellesskap. Et oppgavefellesskap kan ikke gis myndighet til å treffe enkeltvedtak.

4.1.3. Administrativt vertskommunesamarbeid (§20-2)

Administrativt vertskommunesamarbeid innebærer at deltakerkommunene delegerer ansvar og myndighet for konkrete oppgaver fra administrasjonen i egen kommune til administrasjonen i vertskommunen (sideveis delegasjon). I praksis skjer dette ved at kommunestyret i den enkelte kommune instruerer sin kommunedirektør om å delegere nærmere angitte oppgaver og myndighet til kommunedirektøren i vertskommunen.

Hver enkelt kommune kan når som helst trekke tilbake sin delegasjon i enkeltsaker eller generelt. Modellen omfatter normalt ikke delegering av politisk myndighet - den forutsetter at saker som skal behandles politisk forberedes av vertskommunen og behandles i den enkelte kommune.

Modellen omfatter bare saker som ikke er av prinsipiell betydning. Det bør i hver enkelt kommune gjøres vurderinger på hvilke saker som er av prinsipiell betydning, og hvordan disse skal håndteres.

I denne modellen kan i prinsippet graden av delegasjon være forskjellig mellom kommunene.

4.1.4. Vertskommunesamarbeid med politisk nemnd (§20-3)

Denne modellen innebærer at kommunene oppretter en felles folkevalgt nemnd med minimum to representanter fra hver kommune. Nemnda er ansvarlig for at oppgavene blir løst innenfor rammen

av delegasjon fra deltakerkommunene. Til forskjell fra administrativt vertskommunesamarbeid fordrer denne modellen at alle deltakerne delegerer *samme myndighet* til den felles folkevalgte nemnda (likelydende delegasjonsvedtak). Nemnda kan videredelegere alle saker som ikke er av prinsipiell betydning til administrasjonen i vertskommunen.

Den enkelte kommune kan gjennom egne retningslinjer fastsette hva som anses å være saker av prinsipiell betydning. Videre kan den enkelte kommune gi ulike instrukser om hvordan den delegerte myndigheten skal utøves i saker som alene berører kommunen eller dens innbyggere.

Modellen innebærer at nemnda skal utøve lik myndighet for alle deltakerkommunene. Det innebærer at om en samarbeidskommune generelt trekker tilbake den delegerte myndigheten på et område, medfører det at den kommunen må trekke seg ut av samarbeidet. Hvis det er vertskommunen som gjør dette, vil det medføre at hele samarbeidet må oppløses.

4.2. Valg av samarbeidsform

Valg av samarbeidsform har konsekvenser for:

- tjenesteytingen overfor innbyggerne
- oppfyllelsen av myndighetskrav
- beslutningsmyndighet og politisk innflytelse
- organisering av tjenestene
- ressursutnyttelse og økonomi
- de ansattes situasjon

I kommunaldepartementets veileder «Vertskommunemodellen i kommuneloven § 28 a flg» heter det (veilederen viser her til gammel kommunelov, men innholdet er tilnærmet det samme):

«For kurante saker som i stor grad er regelstyrte og der det er liten grad av skjønn, vil administrativt vertskommunesamarbeid etter kommuneloven § 28 b kunne benyttes. Dersom det skal delegeres til vertskommunen å treffe vedtak i saker av prinsipiell betydning, må vertskommune med felles folkevalgt nemnd etter kommunelovens § 28 c velges».

Generelt er administrativt vertskommunesamarbeid mest benyttet innenfor disse og tilgrensende fagområder, men det er også eksempler på andre modeller.

5. Vurdering av gevinst og utfordringer med samarbeid

Formene for samarbeid vil gi ulik grad av fordeler og utfordringer. I punktene under er det i hovedsak tatt utgangspunkt i vertskommunemodellen som er den mest omfattende samarbeidsmodellen.

5.1. Fordeler å hente ut av samarbeid

- Bredere og mer utfyllende kompetanse
- Større fagmiljø, mer faglig støtte
- Mindre sårbarhet
- Mulighet for spesialisering
- Samordning av saksbehandling og rutiner gir forutsigbarhet for grunneiere og utbyggere
- Bedre juridisk kompetanse
- Reduserte kostnader til programvare og drift av tekniske løsninger
- Sparte personalkostnader
- Gi rom for nye løsninger med programvare (eByggesak, ePlanSak, CityPlanner mm.)
- Samordning av tilsyn og ulovlighetsoppfølging
- Samordnet juridisk forståelse
- Planlegging over kommunegrensene og regionalt perspektiv på planleggingen

5.2. Utfordringer med å starte et samarbeid

- Mindre lokalkunnskap
- Lengre avstand og dårligere tilgjengelighet for grunneiere og utbyggere
- Lengre avstand til kommunedirektør og administrativ ledelse
- Lengre avstand til politisk ledelse
- Mindre kontakt/nærhet til tverrfaglig miljø (andre fagfelt/virksomheter) i egen kommune
- Større reiseavstander for befaring/tilsyn/annet
- Utfordrende å være like «tett på» de kommunene som ikke er vertskommune
- Ulike dataverktøy og saksbehandlingssystem
- Saksbehandling med enkeltvedtak på tvers av kommuner krever vertskommunemodell, jf. kommuneloven § 19 og 20
- Etablere samordnet juridisk forståelse
- Mister fleksibilitet med bruk av personale på tvers av fagområdene
- Redusert mulighet for å være «tett på» politiske og administrative prosesser i kommunene
- Kan bli krevende å levere planstrategi til alle kommunene i løpet av første året i kommunestyreperioden og deretter samfunns- og arealdeler parallelt
- Utfordring med ulike datasystem og retningslinjer
- Ansatte har ofte delstillinger innen flere fagområder

5.3. Økonomiske konsekvenser

5.3.1. Mulighetene for redusert bemanning innenfor fagområdene

På sikt kan man se for seg en effektivisering som gir mulighet for noe lavere total bemanning. Dette gjelder særlig innenfor ledelsesleddet. Det er vanskelig å si noe konkret om hvor mye som kan reduseres. Det er også et poeng at store deler av våre fagområder er finansiert gjennom gebyrer (selvkost). Det vil derfor ikke medføre en direkte innsparing til kommunen hvis bemanningsressursene reduseres.

Med større fagmiljø innen både byggesak og planlegging vil det kunne bli behov for fagledelse/teamledelse innen henholdsvis byggesak, oppmåling, arealplanlegging og samfunnsplanlegging.

Eiendomsskatt

Alle kommunene har i dag ansatte som har eiendomsskatt kun som en del av stillingen. Det bør dermed kunne ligge til rette for å samle stillingsandelene i noen heltidsstillinger. Muligheten for å redusere bemanningen vil avhenge av en del forutsetninger:

- Likt saksbehandlingssystem
- Saksbehandlingssystem som takler ulike retningslinjer, skattesatser og utskrivingsalternativ etter eiendomsskatteloven §3
- Mulighet for å fatte enkeltvedtak for eiendommer i alle kommunene

Byggesak

Kommunene har i dag ulik grad av selvkost på byggesaksbehandling. Levanger, Steinkjer og Verdal kommune har bortimot 100 % inndekning av kostnadene til byggesaksbehandling gjennom gebyrinntekter. De øvrige kommunene har ulik grad av inndekning gjennom sine gebyrer. Graden av selvkost har betydning for skattefinansiert del i kommunene, på den måten at høyere grad av selvkost gir reduserte driftsutgifter for kommunene. Ved et kommunesamarbeid bør det vedtas like gebyrsatser for kommunene.

Et eventuelt "overskudd" av gebyrinntektene må avsettes til bundet driftsfond. Avsatte fondsmidler vil være en buffer og kunne brukes til å avhjelpe konjunktursvingninger fra ett år til et annet.

Areal- og samfunnsplanlegging

Et samarbeid vil kunne medføre noe redusert bemanningsbehov. Erfaringen fra nylig sammenslåing av Verran og Steinkjer viser en innsparing på omtrent ett årsverk innen plan. Men dette kommer i hovedsak som følge av at kommunen ikke trenger mer enn en samfunnsdel, arealdel, klima- og energiplan osv.

En innsparing av personell innen areal- og samfunnsplanlegging vil være avhengig av felles prosesser og planer. Eksempelvis vil en slik innsparing kunne fordre felles planstrategi og eventuelt også felles samfunnsdel og arealdel for deltakerkommunene. Og ikke minst felles prosesser i forkant med innsamling av informasjon (tall, statistikk, innbyggerundersøkelser mv.). Erfaring fra Innherred samkommune viser at de gjennom felles prosesser og planverk effektiviserte dette fagområdet. Felles overordna planprosesser reiser en del prinsipielle spørsmål med delegering av myndighet og hvem som skal beslutte hva. Og også om regionsamarbeidet da blir en type "overkommune".

5.3.2. Kommunevise betraktninger

Snåsa

Kommunen har i dag liten bemanning på plan, oppmåling og deling. Dette vil bedre seg fra månedsskiftet februar-mars 2021.

Vi har ikke 100 % dekning på selvkostområdene byggesak, plan og oppmåling. Områdene blir delfinansiert over skatteseddelen.

Steinkjer

Kommunen tilstreber 100 % selvkost innen byggesaksbehandling. Bemanningen må gjenspeile saksmengde, oppgaveprioriteringer og nivået på gebyrsatsene. Oppnåelse av 100 % selvkost vil gi mindre belastning på skattefinansiert del.

Vi mener terskelen for å benytte sanksjoner som overtredelsesgebyrer og tvangsmulkt må være høy, og bør ikke legges inn som budsjettforutsetninger i selvkostregnskapet.

Inderøy

Kommunen er marginalt bemannet og kan ikke se at det vil være grunnlag for å redusere stillingsstørrelser og slik senke kostnader.

Økt kostnad til koordinering mellom fagområder i kommunene.

Felles programvare må på plass for at man skal få utbytte av en felles arbeidsstyrke (en som er ansatt i Inderøy hovedsakelig kan ta arbeidsoppgaver for Snåsa for eksempel).

Verdal

Byggesak har delvis vært underbemannet på grunn av tidvis ikke besatte stillinger på plan/byggesak (minus 1,2 stillinger), men fra 01.01.2021 er situasjonen noe bedre (som opprinnelig tenkt ved opphør av kommunesamarbeidet med Levanger), og ressursbruken er mer fleksibel på plan/byggesak. Videre erfaringer vil vise om kapasiteten er tilstrekkelig. Byggesak tilstreber 100 % selvkostfinansiering. Ved felles eiendomsskattekontor kan det være muligheter for å redusere bemanningen, men ca. 50 % av arbeidstakernes stillinger er knyttet til eiendomsskatt.

Levanger

Levanger har i dag for lite bemanning på plansiden, men har konkrete planer om en ny planstilling. Bemanningen på byggesakssiden er tilpasset gebyrnivået og antall saker. Kommunen har i dag 6 stillinger her og er 100 % selvkostfinansiert. Ved felles eiendomsskattekontor kan det være muligheter for å redusere bemanningen.

5.3.3. Gebyrnivåer

Innen reguleringsplanlegging og byggesak er det helt eller delvis gebyrfinansiering av tjenestene.

KOSTRA- rapporteringen for året 2019 viser følgende gebyrnivåer i kommunene:

2019-tall	Byggesaksgebyr for oppføring av enebolig (kr)	Gebyr for opprettelse av grunneiendom (kr)	Gebyr for privat forslag til reguleringsplan (kr)
5004 Steinkjer	14580	3320	77080
5037 Levanger	15000	17600	55000
5038 Verdal	15000	18300	55000
5041 Snåase - Snåsa	12500	17140	5935
5053 Inderøy	13500	17600	33000

Byggesaksgebyrene synes å være godt samstemt, mens det er noe mer variasjon for opprettelse av grunneiendom. Størst forskjeller er det i gebyr ved behandling av private reguleringsplanforslag.

For Steinkjers vedkommende vil det ved behandling av delingssaker hvor det trengs dispensasjon komme et tilleggsgebyr for dispensasjonsbehandling på kr. 7 980 (2019). Verdal og Levanger kommune tar også tilleggsgebyr for dispensasjoner.

Innstilling fra Arbeidsgruppe Eiendom

Sammensetning av utredningsgruppen

- Snåsa Kommune: Are Tomter
- Levanger Kommune: Marit Glæstad Sølvberg (Fagansvarlig Tomteutvikling)
- Verdal Kommune: Bjørn Erik Haug, Avdelingsleder teknisk drift, Bygg og Eiendom
- Steinkjer Kommune:
    - Tore Johansen, Grunneiendomsforvalter.
    - Jørgen Schwencke Holm, advokatfullmektig, støtte for grunneiendomsforvaltning
- Inderøy Kommune: Knut Ola Fiske, Enhetsleder Eiendom

Fagområdene som er representert i arbeidsgruppen er:

- Eiendomsutvikling, og forvaltning av nye arealer, Levanger
- «Tradisjonell» eiendomsforvaltning: drift og vedlikehold av bygg; Snåsa, Verdal og Inderøy. I Steinkjer utføres dette av Steinkjerbygg KF.
- Forvaltning av kommunens grunneiendom (ikke bygg), representere kommunen som part ifht eksterne parter; Steinkjer.

Ingen av kommunene har samarbeid på området eiendom/eiendomsforvaltning i dag.

Leseveiledning

Dokumentet er bygget opp med en innstilling og to vedlegg.

- Innstillingen som følger rett under her gir uttrykk for arbeidsgruppens anbefalinger.
- Vedlegg 1 er en gjennomgang av kommunenes oppgaver, ressurser og arbeidsform.
- Vedlegg 2 beskriver kommunes vurdering av samarbeidsformer, muligheter og trusler.

Innledning/sammendrag

I arbeidsgruppe Eiendom, fant vi ganske raskt ut at de forskjellige medlemmene har vidt forskjellige arbeidsoppgaver i sine respektive kommuner. Vi har med kommuneadvokat, økonomisk rådgiver, tomteutvikler, medlemmer som jobber innen et bredt spekter av kommunale tjenester og medlemmer som kun har drift og vedlikehold av eiendommer som sin arbeidsoppgave.
Dette medførte en del problemer med å sette ned temaer hvor vi kunne finne en fellesnevner kommunene kunne samarbeide om, både med tanke på IT-system og fagområder generelt.
Vi måtte tenke på mer generelle muligheter for samarbeid innen eiendoms-siden, og kom frem til at enkelte områder hvor det er behov for spesialkompetanse, kunne være en fin plattform for samarbeid. Vi tenker da kompetanse innen fagområder som advokat, rammeavtaler for takstfirma innen tilstandsrapportering og lignende. Områder hvor alle kommuner har behov for bistand, men det økonomiske aspektet gjør at man leier inn hjelp. Kanskje hadde det vært en besparelse om alle kommuner hadde bidratt økonomisk til å ansette spesialister på enkelte områder?
Arbeidsgruppen vil også anbefale å opprette en felles nettportal for presentasjon av regionen spesielt med tanke på ledig areal for bolig og næringsutvikling. Levanger kommune har nylig etablert en slik portal.
Å skape gode fagmiljø på tvers av kommunegrensene var også et tema som ble diskutert. Flere kommuner har felles IT-løsninger. Jevnlige møter i forskjellige fagnettverk er både besparende og lærerikt. Som eksempel kan nevnes kursing i forskjellige IT-løsninger som kan gjøres i fellesskap i stedet for hver for seg. Her ligger det for eksempel besparelser i foredragsholdere, hvor utgifter kan fordeles på de respektive kommuner.

Forslag til områder til effektivisering/forbedring

Presentasjon av regionen, nettportal

Hvordan kommunene har valgt å presentere tilgjengelig eiendom for salg varierer en del fra kommune til kommune. Noen har egne stillinger, andre har satt ut denne oppgaven til eget AS, samt

at noen har det i tillegg til mye annet ansvar. På bakgrunn av dette kom det derfor som forslag i gruppa å presentere tilgjengelig eiendom i en felles portal.
Fordelen for tilflyttere ved å løse dette på et overordnet nivå er å få en enkel og rask oversikt, med kun en enkel presentasjon for alle kommunene felles. Hver kommune må da ha sin egen nettside med mer informasjon på hver eiendom. Alternativet til dette er en felles side med større dybde, og all informasjon om eiendommene for alle involverte kommuner. Fordelen her vil være at ved tett samarbeid blir det en bedre og detaljert oversikt for tilflytteren.
Utfordringene vil bli administrering av denne siden, det vil kreve en del ressurser. Det må være et tett samarbeid mellom kommunene, med en kontaktperson i hver kommune.
(Usikker)Styrken med dagens ordning er kanskje at hver kommune jobber intensivt for å få tilflyttere til akkurat sin kommune.
I dag opplever en del av kommunene at det er vanskelig å få tid til å presentere tilgjengelig eiendom godt nok. Det er også knapphet på verktøy, noe som kanskje har vært lettere tilgjengelig med felles satsning på området.
En slik nettside vil trolig kunne fungere som arkiv og gi en fin oversikt over historikken ved salg av eiendom.
Dette vil kreve en del involvering av ansatte. Det vil bli nødvendig med informasjonsflyt uansett hvilket nivå samarbeidet blir lagt på.

Eks på nettside: https://boilevanger.no/

Sideskift

Fagnettverk/forum og kompetanseheving

En av de måtene gruppen har kommet fram til kan være et potensielt samarbeidsområde, er kunnskapsdeling og læring. Dette mener vi kan gjøres gjennom å opprette et fagnettverk eller forum i regionen.
I dag har vi ikke mye samarbeid og slik vi oppfatter det har det vært minimalt med samhandling og kunnskapsdeling.
Eiendomsforvaltning omfatter et utrolig stort og komplekst arbeidsområde. Arbeidsoppgavene er svært mange, og blir behandlet på ulike steder, i de ulike kommunene. I f.eks. Steinkjer kommune har mange av oppgavene som ligger i «eiendomsforvaltning» blitt overført til kommunalt eide aksjeselskap som ligger under et kommunalt foretak – Steinkjerbygg KF.
I enkelte kommuner sitter en og samme person med hele fagfeltet, mens det i de større kommunene er arbeidsområdet spredt ut på flere personer. Det er ingen tvil om at eiendomsforvaltningen sitter med mye og ulik kompetanse, og i tillegg har vi ulik bakgrunn, som er tatt med inn i den kommunale eiendomsforvaltningen vi i dag utfører.
Til tross for at kommunene har organisert eiendomsforvaltningen så ulikt, mener vi at et fagnettverk er en av de bedre ideer for å kunne heve kvaliteten på tjenestene, gjennom kunnskapsdeling, sammenligning og felles opplæring. Får vi etablert et nettverk/forum med noen faste møtepunkt, sier teorien, at nettverksmøter er en god arena for kunnskapsdeling, som gir deltakere muligheter til å bygge relasjoner og oppnå både formell og uformell erfaringsutveksling.
I et slikt forum kan det være aktuelt å ha samlinger og temaer som omfatter mindre fagfelt innenfor «eiendomsforvaltningen» men også samlinger som tar for seg hele forvaltingen. Selv om man ikke direkte har alt som sitt fagområde, er forståelsen for hele forvaltingen svært viktig og man kan høste gevinster ved å se og forstå hva fagområdene rundt har som oppgaver og utfordringer. Ved et slikt samarbeid har vi også lettere for å kunne sammenligne nøkkeltall og kostra (Hvor mye bruker vi i FDV på 1 kvm skole, institusjon osv. Hvorfor bruker vi dobbelt så mye som en annen kommune? Er det bare måten ting er innrapportert på eller skyldes det at en kommune faktisk driver mer effektivt på FDV.).
Det er vanskelig å se at effekten av et fagnettverk/forum skal gi økonomisk gevinst på kort sikt, og det er heller ikke sikkert det er noen særlig målbar effekt på lang sikt. Derimot tror vi forvaltingen

kan bli bedre og på sikt nærme oss det som kan oppfattes som en optimal eiendomsforvaltning med de midler som vi har fått tildelt. Kanskje er det tiltak/investeringer noen av oss har gjennomført, som kan speiles, slik at det kan hentes ut økonomiske gevinster. Derimot sier vel erfaringene at det ofte må investeres noe for å kunne høste.
Danner vi et fagnettverk/forum vil det kanskje bli noen merkostnader knyttet reise- og kurs kostnader, men det kan også hende at allerede tildelte midler strekker lengre når flere kan ta del i samme opplæring osv. Fagnettverk/forum kan organiseres gjennom fysiske samlinger, digitale møter og eventuelt nettforum. På møter kan det innhentes ekstern fagkompetanse som kan kjøre felles kurs lokalt eller digitalt, eller vi deler av våre egne erfaringer og kompetanse. Noen møter kan være for ledelse, administrasjon, andre for operatører. Hyppigheten er noe som kan variere, men vi tror det er viktig at det i starten av et eventuelt samarbeid har en viss frekvens, slik at medlemmene i samarbeidet blir kjent og knyttet relasjonen slik at vi får utvekslet erfaringer de enkelte kommunene har opparbeidet. Suksess faktorene for at nettverket/forumet skal bestå og fungere over tid, er å skape trygghet innad i gruppen, ha en ansvarlig og sette mål for de enkelte samlinger, og at alle deler av sine erfaringer.

Konklusjon

Fagnettverk/forum kan være et godt virkemiddel for å dele kunnskap og erfaringer på tvers mellom kommunen og regionen. Her kan vi dele, men også kjøpe ekstern kompetanse som kan kjøre spesifikk opplæring innenfor de enkelte fagfeltene innen eiendomsforvaltningen. Kanskje har en kommune kompetanse som de andre kommuner mangler og etterspør og da kan den deles og diskuteres uten særlige kostnader. Vi tror ikke oppstarten vil påføre de ulike kommuner noen vesentlig høyere kostnad, men noe må påregnes. Noe av gevinsten tror vi ligger i læringen vi kan få av hverandres erfaringer, men også det at vi får samtalepartnere når vi står ovenfor vanskelige saker. I dag sitter vi ofte alene med få å diskutere de problemstillinger som dukker opp.

Advokatbistand

Gruppa mener det er behov for advokat som er faglig sterk og interessert i faget. Det er mange krevende saker for kommunene. Behov for faglig bistand under saksforberedelser, med spesielle saker og med avtaler. Er felles advokat en mulighet?

Takst, teknisk bistand

Ved kjøp, salg og verdivurdering av ulike eiendommer/tiltak kunne det vært nyttig å kunne benytte seg av en takstmann som kunne dokumentere funn og kostnader/priser i et felles verktøy. Regionen kunne oppleves som ett marked hvor de samme “reglene” gjaldt, og man kunne benyttet dette som faktagrunnlag ved kjøp, salg og oppgradering av eiendommer når man skal behandle saker politisk. Det vil skape en enhetlig vurdering i regionen og være forutsigbar.
Verdivurderingene som gjøres bør lagres i et felles verktøy som omfatter all kommunal eiendom i regionen. Om tjenesten settes ut som en rammeavtale, så bør vedlikehold av verktøyet være en del av tjenesten.
Fordelen vil være at vi vil ha en total oversikt over aktuelle eiendommer og tomter i regionen som vil kunne utvikles enten til næring eller til bolig. Det vil bli en enhetlig behandling av saker som omhandler forvaltning av kommunal eiendom. Prisene for tjenestene, eiendommene eller tiltakene vil være mer forutsigbare for både kjøper og selger, og det vil være lettere å konsentrere seg om selve utviklingen.
Bakdelen vil være at det må etableres et felles verktøy hvor disse dataene skal samles. Det vil kreve ressurser fra kommunene. Kommunene kan ha ulik forvaltningspolitikk for sine eiendommer, og det kan komme lokale krefter/krav som gjør at man ikke greier å nå de målene man setter seg.

Sideskift

Vedlegg 1

Utredning av oppgaver, ressurser og arbeidsform

Presentasjon av de ulike oppgavene som utføres av gruppens medlemmer

Eiendomsutvikling i Levanger

Når det gjelder tomteforvaltning bruker jeg eksternt mediebyrå (WOW på Verdal) som bygger opp annonse kampanjer og nettside. Før vi la siste tomteområde salgsklart ble det laget en nettside for å gi rask og mye informasjon om området. Denne brukes også til å selge Levanger som attraktivt boområde. Link til den vi brukt på det siste boligområde vi la ut: https://boilevanger.no/ . Bruker i tillegg annonse kampanjer på nettaviser, gjerne med levende film fra tomteområdet eller området rundt. Skoler, friområder, sentrum, badeplasser…. Det er over tid bygget en profil med at Levanger kommune selger kommunale tomter så nettsiden **boilevanger.no** er nå bygd om til å selge alle tomteområdene vi har. Den lanseres 4.12.20.

Eiendomsforvaltning

Hvordan er de ulike fagområdene delegert. Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv.

Eiendomsforvaltning

På Enhet Eiendom i Inderøy får vi tildelt en budsjettramme hvert år for drift og vedlikehold av bygningsmassen. Dette er administrativt behandlet og godkjent av kommunestyret i en økonomisk langtidsplan for fire år av gangen.

All bygningsmasse i Steinkjer er overført til Steinkjerbygg KF sine selskaper slik at vi har ikke FDV. Utvikling av nye boligfelt er overført til et av selskapene til Steinkjerbygg KF – Steinkjer tomteselskap AS. Kjøp/salg av næringsareal ligger i dag under fagstab plan og utvikling, hvor fagstab økonomi støtter det administrative arbeidet. Dette legges fram til politisk behandling

Kjøp av andre areal må legges fram for politisk behandling om det skal finansieres ut over enhetenes driftsbudsjett/tildelte investeringsrammer. (kun mindre arealer/summer). Enhetene selv skal utføre dette, men i praksis utføres det av fagstab Økonomi.

Innløsning av festetomter og salg av tilleggsareal til bolig behandles av fagstab økonomi. For fritidsboliger er storparten av forvaltingen overført til Steinkjer kommuneskoger – Ogndalsbruket KF.

Levanger: Politisk behandling ved større kjøp av areal til bolig eller næring, men det er ikke definert noen nedre grense. Det vurderes ofte for hver gang. Det samme gjelder kjøp og salg av boligmasse.

Snåsa: er Organisert i en 3-nivåmodell med Rådmann – Kommunalsjefer og enhetsledere: Kommunal eiendom sorterer under Utvikling.

Verdal: På Bygg og Eiendom (avdeling i Teknisk drift) i Verdal får vi tildelt en budsjettramme hvert år for drift og vedlikehold av bygningsmassen. Dette er administrativt behandlet og godkjent av kommunestyret i budsjettet for neste år.

Kjøp/salg av næringsareal gjøres av Bygg og eiendom, mindre areal gjøres administrativt, større areal legges fram til politisk behandling. Festetomter administreres av Bygg og eiendom.

Ressurser eiendomsforvaltning

Inderøy: Vi har 9 vaktmestere og 17 renholdere som ligger under Enhet Eiendom. I tillegg kommer en tjenesteleder og enhetsleder som deler på personalansvaret for renholdere og vaktmestere.

Verdal: 11 vaktmestere og 6-7 renholdere ligger under teknisk etat. Staben er en avd.leder, en fagleder og en byggeleder.

Levanger: Vaktmestere og renholdere ligger under teknisk. Bygg og grunneiendom ligger under teknisk enhet. Drift av bygg tildeles en budsjettramme hvert år.

Dagens økonomiske rammeforutsetninger

Snåsa: Forvaltning av kommunal eiendom har en administrativ ressurs (Kommunalsjefen) som tilsvarer kanskje 20-40%. Driftssjef og renholdsleder er ansvarlig for det daglige vedlikeholdet. Totalt er det i underkant av 800% stilling på renhold og 400% stilling på vaktmester.

Steinkjer: Dette ligger under Steinkjerbygg AS. Opplysninger om ressursbruk er ikke innhentet.

Inderøy, Verdal, Levanger: Knappe økonomiske rammer. Ikke tilstrekkelig for å bremse verdiforringelse på kommunale bygg.

Fagsystemer som benyttes
Levanger: Ik-Bygg og Visma på bygg og økonomi.
Snåsa: Famac, brukes veldig lite.
Steinkjer (Steinkjerbygg) Famac
På Inderøy har vi akkurat kommet i gang med IK-Bygg i arbeidet med forvaltning, drift.
Verdal: Ik-Bygg og Wisma som regnskapssystem

Styrker og svakheter i dagens organisering
Snåsa: Lite tid til planlegging og gjennomføring av vedlikeholdsplaner. Gjør «brannslukning». Vaktmestre kjenner bygg godt og kjenner brukerne godt.
Inderøy: har ca 45 000 m2 bygningsmasse. Budsjett på ca 3 mill. hvert år for vedlikehold. Det burde vært opp mot 20 mill for å kunne rehabilitere bygningsmasse på en bærekraftig måte.
Verdal: har 87 000 kvm bygg. Adm.bygg, skoler og barnehager. Budsjett ca. 4,5 mill kr hvert år som går direkte til drift og vedlikehold bygg. I tillegg er det lønn og andre poster. Totalt budsjett 30 mill. kr. som gir 350 kr/kvm. FDV-nøkkelen til Holte tilsier at det burde vært 1000 kr/kvm brukt på for eksempel rådhus. Skoler og barnehager enda mer.
Levanger: Vi har pr id ag ikke klart å fylle alle stillinger på enheten, dette skyldes at det er vanskelig å rekruttere ingeniører. Levanger har 170 000 kvm med bygninger og budsjettramme på ca kr 10 000 000.

Forvaltning av grunneiendomsforvaltning, Steinkjer, oppgave, ressurser og styrker/svakheter
I dag har vi 1 årsverk på fagstab økonomi. Hvor hovedoppgavene kort oppsummert er: kjøp og salg av eiendom, feste, innløsning, nabovarsel til kommunen, representere kommunen på oppmålingsforretninger, forvaltning av kommunal grunn, konflikter, avtaler med lag og foreninger om bruk av kommunal grunn, fakturere alt kjøp og salg, fradelingsgebyr og oppmålingskostnader knyttet til kommunale eiendom, fakturere husleie for ca 80 leieforhold, ajourholde løpende abonnement i økonomi system m.m.
Leder for fagstab plan og utvikling bruker tid på næringseiendommer kanskje noen få prosent. Advokatene våre bruker noe tid på å gå gjennom alle dokumenter ordfører signerer, samt gi bistand i de konflikter som oppstår, noen få prosent.
Fagstab økonomi har et driftsbudsjett som dekker lønn og sosiale kostnader knyttet til eiendomsoppgaven, ikke noe ut over det. Alle kostnader som pådras i dette arbeidet, bæres av andre kommunale enheter, eller faktureres den som ber om tjenesten/oppgaven. Dette fører til at det som oppdages av feil og mangler i kart og på egne eiendommer, ikke har blitt rettet. Vi har bedt om midler men har ikke blitt prioritert i budsjett og økonomiplaner. Kjøp av eiendommer behandles politisk og finansiering (eiendomsfond/disp.fond) tas i samme behandling.
Styrker og svakheter
Utfordringen for kommunen er sårbarhet. Når de bare har 1 årsverk/en person og ingen andre kjenner arbeidsoppgavene og arbeidsfeltet blir dette fort en en større utfordring, om personen ikke er på jobb. All fagkompetanse forsvinner ut døren den dagen den ene personen slutter eller blir syk. Det er en stor svakhet at man heller ikke har et fagmiljø hvor man kan diskutere de utfordrende sakene.
Sideskift

Vedlegg 2

Den enkelte kommunes vurdering av samarbeidsformer, muligheter og trusler

Snåsa – Samarbeid om vedlikeholdsplan – gjennomføring av planlagt vedlikeholdsarbeid.?

For Steinkjer kommune sin del har «Eiendom» blitt splittet og delt i kommunale foretak og selskaper, at vi er ikke sammenlignbare med noe av de øvrige kommunene andre. Det som er igjen i kommunen er det vi kaller grunneiendomsforvalting. Den samarbeidsmodellen vi kan se for oss, er et samarbeidsforum hvor vi kanskje hadde møtte f.eks. en gang i kvartalet. Der kunne vi ha tatt opp større utfordringer, eventuelt innleid ekstern kompetanse til å dra oss gjennom vanskelige felt og knyttet litt mer bånd mellom kommunene og oss som jobber innenfor dette fagfeltet. På den måten hadde det fort blitt lettere å spørre om råd eller få en diskusjonspartner i de saker som er av tyngre karakter.
Verdal: Enig med Steinkjer; den samarbeidsmodellen vi kan se for oss er et samarbeidsforum hvor vi kanskje hadde møtte f.eks. en gang i kvartalet. Der kunne vi ha tatt opp større utfordringer, eventuelt innleid ekstern kompetanse til å dra oss gjennom vanskelige felt og knyttet litt mer bånd mellom kommunene og oss som jobber innenfor dette fagfeltet. På den måten hadde det fort blitt lettere å spørre om råde eller få en diskusjonspartner i de saker som er av tyngre karakter.
Felles arbeidsområde, felles boligportal.
Levanger: Fagsamling med bygg og Fagsamling med eiendom.

Muligheter og trusler ved å fortsette som før

Faglig

Snåsa – Nye regler og retningslinjer kan implementeres i regionen. Trusler at ting ikke blir utført når de trengs.
Steinkjer: Det blir det samme som skrevet ovenfor – Sårbar, med kun ett årsverk og en person, lite med skriftlige rutiner det sier seg selv.
Verdal: Sårbart. Verdal har en person som har eiendom som ett av mange arbeidsområder. Lite med skriftlige rutiner.
Levanger: Vanskelig å rekruttere flinke ansatte.

Økonomisk

Snåsa – Den økonomiske gevinsten er usikker

Muligheter og trusler ved utvidet samarbeid

Steinkjer: Litt det samme igjen, hvor lang tid tar det å finne ny arbeidskraft, forstå oppgaven når de ikke er beskrevet. Excel ark kan være fantastiske, men trenger ikke å være lett forståelig for den som ikke har laget dem.
Den årlige innfordringen av festeavgiften ligger i Isy Proaktiv og således vil det ikke oppstå store tap. Det kan eventuelt oppstå tap om man ikke regulerer festeavgiften til riktig tid eller på riktig måte.
Verdal: Mye positivt og muligheter ved møter for å diskutere fag og felles utfordringer

Faglig

Snåsa – Bedre bruk av aktuelle verktøy i hele regionen vil kunne gi bedre sammenligningsgrunnlag
Levanger: Faglig utbytte som ikke finnes på enheter med en person pr ansvar.

Økonomisk

Snåsa – Usikker – bedre budsjettoppfølging og mulighet til å sammenligne i regionen
Steinkjer: Ser ikke for meg at Steinkjer kommune kan gå inn i et samarbeid om det store området «Eiendom» da vi er organisert slik vi er. Det er store og nylige prosesser som er gjennomført, med det resultat at all bygningsmasse er overført til kommunalt foretak – KF.
Grunneiendomsforvaltningen kunne nok ha ligget samlet for å skape et større fagmiljø og kompetanse.
Levanger: Økt utgift ved samarbeid f eks om advokat.

Kompetanse og behov for kompetanseutvikling, områder for felles utvikling

IK - drift

Helt i startfasen og få som kan systemet veldig godt. Har pågående opplæring av en superbruker, men det er stort behov for opplæring på han og øvrige brukere. Felles opplæring for alle kommuner som bruker dette systemet vil spare alle for kostnader i stedet for at alle bestiller kurs hver for seg. Samarbeide tettere med kommuner som har dette systemet i forbindelse med utveksling av kunnskap.
Odd Anders Alstad på Levanger har jobbet mye med IK-Bygg og kan være en ressurs for andre kommuner.
Juridisk kompetanse
Behov for juridisk kompetanse for å sikre vurderinger og beslutninger i alle deler av byggeprosesser. Felles advokat? Rammeavtaler for både advokat-tjenester og takst-tjenester? I forbindelse med kjøp og salg av grunn, ser jeg et klart behov for å kunne knytte juridisk fagkompetanse til området eiendom.
Felles advokat ressurs med spisskompetanse på eiendom og gjerne anskaffelser.
Felles portal for utbyggingsområder og tomtearealer, både næringsarealer og vanlige bolig-områder.
Takstkompetanse
Eiendomsverdi er et spørsmål som svært ofte er utfordrende. Vi har ingen ansatte med takst kompetanse.
I dag har vi ikke program som håndterer kommunens festeforhold, bortsett fra Excel. Med over 900 festeforhold, hvor det er svært ulikt reguleringsintervall, reguleringsbestemmelser og avtalevilkår, bør man finne et system som kan håndtere dette.
Tomtefesteloven er nok ikke endret for siste gang. Siste revisjon av loven (2015) førte til at det som var avtalt i svært mange festeavtaler ble lovstridig. Her vil det helt klart være behov for å kunne få registrert inn alle festekontrakter med sine ulikheter i en programvare som holder orden på når man kan regulere, reguleringsgrunnlag, rente, tidsbestemt, tidsubestemt, engangsløft, sikkerhetsventil 2 – hvert 30 år m.m.
Felles opplæring.

Gevinstpotensialet ved utvidet samarbeid innenfor tjenesteområde(ne)

Faglig

Snåsa: Få gjort ting til rett tid
Steinkjer: Ja faglig burde det være et potensiale for gevinst.
Verdal: Felles fagutvekslinger og opplæring.

Økonomisk

Snåsa: Usikker - Hvordan er de ulike fagområdene delegert. Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv. Forvaltning av eiendommene er delegert. All kjøp og salg av kommunal eiendom går gjennom KOM
Steinkjer: kan ikke se hvor det skal være noe å hente. Mulig noe i felles programvare/lisenser for noen av kommunene.

Hva må eventuelt utredes nærmere?

Steinkjer: Samarbeidsform – faglig og eventuelt se om det er noen gevinster ved å benytte felles fag programer. Er det tjenester en annen kommune kan påta seg å utføre for andre ?
Verdal: Samarbeidsform – faglig og eventuelt se om det er noen gevinster ved å benytte felles fagprogrammer. IK-bygg en mulighet. Markedsføring en annen.

Anbefaling

Snåsa – Se om forvaltning, plan og verktøy kan brukes i regionen.

08.01.2021

Utredning av regionalt samarbeid

- Landbruk og miljø i Verdal, Levanger, Snåsa, Inderøy og Steinkjer kommuner

Arbeidsgruppe landbruk og miljø 08.01.21

Utredning av regionalt samarbeid innen tekniske tjenester - Landbruk og miljø

1. Innholdsfortegnelse

2. Mandat for utredning av regionalt samarbeid innen tekniske tjenester 1
3. Sammendrag - Arbeidsgruppens anbefaling 1
4. Anbefaling - Kort vurdering fra arbeidsgruppedeltakerne i den enkelte kommune. 4
Verdal 4
Levanger 4
Inderøy 5
Steinkjer....5
Snåsa 5
5. Formål med utredningen....6
6. Fremdriftsplan 7
7. Sammensetning av arbeidsgruppen 8
8. Kommunenes personellressurser og budsjettramme på landbruks- og miljøområdet....8
9. Mulige samarbeidsmodeller....9
10. Alternativ A - Muligheter og begrensninger ved å fortsette som før (faglig og økonomisk).....10
9.1 Muligheter 10
9.2 Begrensninger....10
11. Alternativ B - Muligheter og begrensninger ved utvidet uformelt samarbeid (faglig og økonomisk) 12
10.1 Muligheter 12
10.2 Begrensninger....12
12. Alternativ C - Muligheter og begrensninger ved utvidet formalisert samarbeid (faglig og økonomisk) 13
11.1 Muligheter 13
11.2 Begrensninger....13
13. Alternativ D - Muligheter og begrensninger ved organisatorisk sammenslåing av tjenestene med felles administrativ ledelse....14
12.1 Muligheter 14
12.2 Begrensninger....15
14. Alternativ E - Full administrativ sammenslåing, felles politisk styringsorgan for tjenestene 15
15. Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv. 16
16. Hva må eventuelt utredes nærmere? 16

Vedlegg 1: Eksisterende regionalt samarbeid innenfor fagområde(ne) s. 18

Vedlegg 2: Fagsystemer som anvendes i de ulike kommunene s. 22

Vedlegg 3: Framtidige behov og utviklinger innen fagområde(ne) s. 24

Vedlegg 4: Hvordan er de ulike fagområdene delegert. S. 29

2. Mandat for utredning av regionalt samarbeid innen tekniske tjenester

Fylles ut av styringsgruppen.

3. Sammendrag - Arbeidsgruppens anbefaling

De kommunale tjenestene på landbruks- og miljøområdet er som andre kommunale tjenester til for brukeren, samtidig som disse tjenestene i stor grad gjennomfører nasjonal politikk lokalt. Tjenestene har også i løpet av de siste åra fått overført oppgaver fra regionalt nivå på en rekke fagområder.

Landbruket er den største og viktigste næringen i regionen vår, og bærer i stor grad mye av bosettingen, sysselsettingen direkte og indirekte. Kommunene omtaler seg selv som viktige landbrukskommuner med betydelige ambisjoner på vegne av videre utvikling av landbruket.

Arbeidsgruppen foreslår ikke å etablere felles landbruks- og miljøforvaltning i hele denne regionen. Disse 5 kommunene har til sammen 1600 jordbruksforetak av et totaltall på 5600 i Trøndelag, og kommunene står samtidig for hoveddelen av skogbruket i Trøndelag fylke. Det utbetales mange hundre millioner i tilskuddsmidler til landbruksnæringa etter kommunale vedtak. Det vurderes som meget viktig for Innherredskommunene å styrke kommunenes innsats for videre utvikling av næringa framover med stikkord ressursutnyttelse, produksjon, verdiskaping, klima og miljø.

Arbeidsgruppen vurderer det som meget utfordrende for landbruks- og miljøenhetene å skulle ivareta forventninger fra flere hold om tilføring av nye arbeidsoppgaver, budsjettinnstramming, plettfri forvaltning, bedre veiledning, forsterka utviklingskraft og at denne regionen skal ta en nasjonal rolle i utviklingen av landbruket.

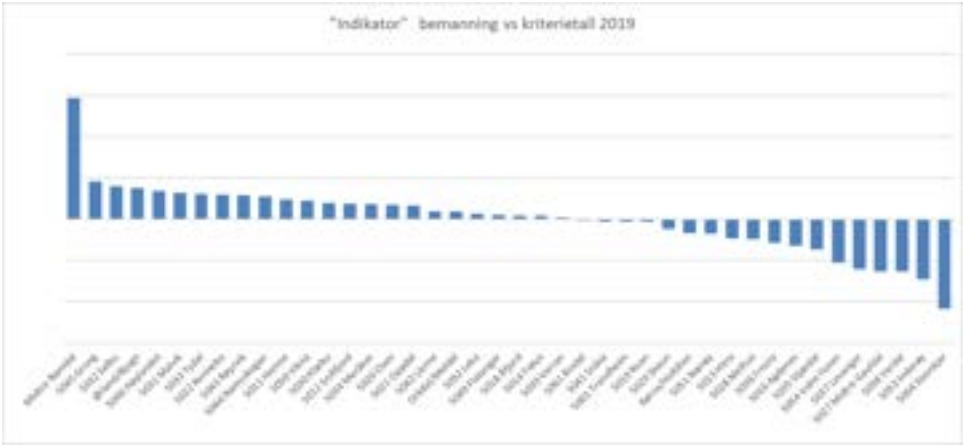
Tilskuddsordningene har blitt mer komplekse, søknadssystemene har blitt digitale og krever i en overgangsperiode større grad av veiledning overfor brukeren. Små feil fra brukerens side kan få store økonomiske konsekvenser for gårdbrukeren. Kommunenes rolle har endret seg de siste fem åra med økt krav til forvaltning og kontroll. Reduksjon i

budsjettrammer til landbruksforvaltning parallelt med dette, fører til for lite kapasitet på veiledning og utviklingsoppgaver. Det er derfor **nødvendig at vi har kapasitet til å ivareta veiledningsplikten.** Manglende vilje til å legge nødvendige ressurser inn i disse tjenestene vil gi landbruksenheter som er mer eller mindre rene forvaltningskontorer som verken klarer å ivareta behovet for veiledning eller å være på banen i utviklingsoppgaver. Dette vil erfaringsvis føre til uholdbar misnøye både i næringa og i politikken, og dermed betydelig slitasje på personellet som faktisk er satt til å løse disse oppgavene.

På miljøområdet er det pålagte tilsyns- og kontrolloppgaver som i liten grad blir prioritert av kommunene. Slike oppgaver kan være ressurskrevende og dermed lett å prioritere bort, typisk eksempel på slike oppgaver er tilsyn av mindre avløpsanlegg.

Miljø er et område som rommer mange store oppgaver, blant annet reduksjon av klimagassutslipp, klimatilpasning og oppgaver knyttet til naturmangfold. Forurensning av grunn, luft og vann, i tillegg til forsøplingssaker, kommer også inn under miljø. På miljøområdet går sakene gjerne på tvers av fagenhetene og samarbeid innad i kommunen er viktig og nødvendig.

Hovedtrusselen for saksbehandlingen/tjenestetilbudet på landbruk (jordbruk og skogbruk) og miljø (naturforvaltning og forurensning) er helt klart for lav bemanning og store arbeidstopper, både innen landbruk og miljø. **Bemanningen bør faktisk økes på enkelte landbrukskontor.** Dette parallelt med en tydeligere forventningsavklaring om hva tjenestene skal utføre av oppgaver.



Figur 1: Relativ bemanningssituasjonen ved landbruksforvaltningen i trønderske kommuner 2019 (jord og skog).

Konkrete anbefalinger:

- Arbeidsgruppen ønsker å etablere en satsing i årene framover etter mal av samarbeidsprosjektet Fosen-kommunene har gjennomført på fagområdene landbruk og miljø. Det foreslås at det søkes Statsforvalteren i Trøndelag om skjønnsmidler på

samme måte. Fosen-kommunene var tydelig på at det var dette tilskuddet som i det hele tatt hadde gitt dem mulighet og ressurser til å jobbe mer i rommet mellom kommunene. Dette opplevdes som svært fruktbart, og vi har i forbindelse med fagsamlinger arrangert av Fylkesmannen sett at kommunene som deltok i dette samarbeidet har framstått som samkjørte, faglig oppdaterte og med et godt samhandlingsklima både på saksbehandlernivå og på ledelsesnivå. Arbeidsgruppen ser betydelig potensiale i å utvikle dette også i Innherredskommunene, dvs. Snåsa, Inderøy, Verdal, Levanger og Steinkjer.

- Faggrupper/ faglig samarbeid mellom landbrukskontorene på utvalgte tema (PT, RMP, avlingssvikt, jordlov, konsesjonslov, SMIL, nydyrkingssaker, tilskuddsforvaltning skog, landbruksveg/skogsveger, m.m., slik at man styrker den faglige kompetansen, og trygger saksbehandlerne i egen rolle. Tilsvarende samarbeid på miljøområdet.

  Tiltaket vil sikre viktig kunnskapsoverføring mellom kommunene ved nyansettelser og vil også innebære en beredskap ved sykmeldinger og om saksbehandlere slutter. Det etableres jevnlige treff mellom enhetene og saksbehandlerne.

  Ledelse av dette faglige samarbeidet kan gå på rundgang mellom kommunene, for å sikre at alle er involvert og har ei hånd på rattet. Innhold kan dermed da også tilpasses eventuelt ulike behov i enkeltkommunene.

  Inderøy kommune er den kommunen som i løpet av arbeidet har gått lengst i å beskrive behov for økt samarbeid, også formalisert samarbeid med etablering av felles tjenester på landbruk og miljø.

- Det ønskes samarbeid om følgende:
  - Felles strategi mellom de 5 kommunene mht. valg av viktige digitale plattformer og saksbehandlingsverktøy. Dette for å legge grunnlaget på lengre sikt for å styrke samarbeidet. Ulike digitale systemer vil sette en klar begrensning mht. å få effekt av utvidet samarbeid. Det må jobbes raskt fram mot å etablere sømløse verktøy, både internt i kommunene og mellom de 5 samarbeidskommunene.
  - Utvikling av digitale saksbehandlingssystem ønskes.
    - Felles søknadsportal og saksbehandlingssystem for motorferdsel. Søknadsportalen har kartløsning, man kan legge inn kart og legeattest. Får ut ferdige tillatelser etter forskriftens § 5 første ledd bokstav b), c) og e). Mulig å rapportere inn kjøreturer direkte via app.
  - Utarbeiding av felles rutinebeskrivelser osv. på en rekke lovoppgaver og tilskuddsordninger rettet mot jord- og skogbruk.
  - Samarbeide om nødvendig kartlegging og oppgaveløsning på tvers av kommunene;
    - Digitalisering av separate avløpsanlegg, separate utslipp.
    - Kartfesting av villfyllinger
    - Kartlegging av økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomstene
  - Rammeavtaler om utleie av fagkompetanse mellom kommunene på plass. Viktig ved frafall av arbeidskraft for eksempel ved sykdom/permisjoner. Dette

forutsetter imidlertid at det finnes "overskudd" å ta av for en periode i nabokommunene. Pr i dag er tjenestene såpass trimmet at det trolig vil være lite å hente i nabokommunene.
- Samarbeid om tilsyn av små avløpsanlegg.
- Etablering av settekommuner ved inhabilitet.
- Kommunalt fellingslag (Steinkjer, Verdal og Levanger). Snåsa kommune ønsker ikke dette.
- Felles hundepool for de kommunale fellingslagene som et tillegg til de hundene som SNO disponerer?

4. Anbefaling - Kort vurdering fra arbeidsgruppedeltakerne i den enkelte kommune.

Verdal

Landbrukskontoret i Verdal anser samlokalisering i et stort felles kontor for regionen å være lite aktuelt. Å være til stede i kommunen for brukerne og samtidig ha godt kjennskap til landbruket i kommunen, er av stor betydning. Effektivitetstap i form av reiser og avstand vil i stor grad spise opp effektivitetsgevinsten med en eventuell samlokalisering. Samtidig oppleves samlokalisering med plan og byggesak i kommunen, samt oppmålingstjenester, å ha stor nytte og som bør ivaretas også fremover.

Økt samhandling og faglig utveksling mellom kontorene i form av faggrupper er imidlertid ønskelig for å styrke den totale faglige kompetansen i området og for å kunne avhjelpe hverandre i perioder hvor det kan være nødvendig/ønskelig.

Utvikling av faggrupper kan igjen skape grunnlag i et mer formalisert samarbeid i spesielle saker som f.eks. rovvilt og skadefelling, hvor en styrket beredskap når krevende situasjoner oppstår, vil være hensiktsmessig.

Levanger

Levanger landbrukskontor deler i stor grad synspunktene til landbrukskontoret i Verdal.

Vi ser ikke at sammenslåing av fagområdene Landbruk og Miljø over kommunegrensene, vil være en god løsning for oss. Det bør istedenfor heller utvikles et tettere formalisert samarbeid basert på de ulike faggruppene mellom kommunene. En overbyggingsparaply ala Fosen-kommunene kan være interessant, for å nettopp få et felles faglig samarbeid.

Inderøy

Inderøy ønsker et større samarbeid med nabokommunene innen landbruksforvaltning og miljøforvaltning. Vi tror det er mulig å få til noe mer, utgjøre en forskjell med å samle den kommunale forvaltningen. I de små kommunene er fagmiljøet lite, mange ulike arbeidsoppgaver på få personer, sårbare i forhold til vakanser/sykemeldinger, spesielt i

arbeidskrevende perioder. Et større fagmiljø vil heve kompetansen og er mer robust i forhold til sårbarhet. Miljøforvaltningen kan med fordel være regional så fremt det er mulig å opprettholde god kontakt på tvers av etatene. Vi tror det er større mulighet for å drive aktiv næringsutvikling for landbruket og få til flere prosjekter med felles landbruksforvaltning. Nærhet til brukeren er fortsatt viktig jf. epost og telefon. Nærhet lokaliseringsmessig har blitt nedtonet ettersom alle tilskuddsordninger er digitaliserte. Men det blir større reiseavstander i forhold til befaringer osv. Inderøy er åpen for samarbeid med nabokommunene uansett hvordan dette løses organisatorisk.

Steinkjer

Støtter Levangers beskrivelse. Ser stor potensiell nytte av å etablere et samarbeidsprosjekt etter mal av Fosen-kommunene. Det er mye å hente på å etablere økt samhandling mellom kommunene på saksbehandlernivå. Dette er viktig for å sikre oppdatert regelverksforståelse, felles rutiner, effektive saksbehandlingsprosesser og også utvikling av samhandling med andre funksjoner i kommunene, med økt kunnskap om hva som fungerer og eventuelt ikke fungerer hos våre nabokommuner. Dette vil være gjensidig nytte for alle kommunene.

Steinkjer kommune har et særlig behov for å berøre tematikken omkring forvaltning av verneområder. Steinkjer (11 stk) og Inderøy (6 stk) har etter søknad fått overført forvaltningsansvaret for små verneområder fra Statsforvalteren. Kommunedirektøren i Steinkjer kommune innstilte høsten 2020 på å si fra seg forvaltningsansvaret. Fra politisk hold ble det da bedt spesielt om at dette fagområdet måtte utredes i forbindelse med denne interkommunale utredningen av samarbeid på landbruk og miljø.

Levanger, Verdal og Snåsa har ikke påtatt seg forvaltningsansvaret, og verneområdene håndteres der av Statsforvalteren. Denne ulikheten mellom kommunene tilsier dermed at det i dagens situasjon ikke ligger til rette for interkommunalt samarbeid mellom de 5 kommunene, uten at alle kommunene da ønsker å overta forvaltningen av slike verneområder. Dette vil øke ressursbehovet i tjenestene betydelig, og en erfarer også at det er krevende å sikre kompetanse til god nok faglig håndtering av disse områdene, som er de viktigste og mest formaliserte naturverdiene vi har.

Snåsa

Uansett form for samarbeid, er det helt vesentlig for utvikling av næringa i kommunen, at vi beholder den strukturen vi har nå innad i forvaltninga, at vi beholder lokalkunnskap og nærhet til brukerne, og at vi bruker en eventuell rasjonaliseringsgevinst ved et interkommunalt samarbeid til å styrke det lokale utviklingsarbeidet som vi må ha for å videreutvikle kommunen! Det ligger store utfordringer og et stort potensiale innen jord-, skog- og naturbruk framover, både i form av næringsutvikling og for å finne løsninger på energi- og klimautfordringene. Slik sett ser vi helst at denne sektoren blir styrket framover, både lokalt og regionalt.

Snåsa kommune har en liten stab innen landbruksforvaltning og er således utsatt dersom noen av de ansatte skulle bli indisponert over tid. Vi er også få personer som må beherske et breitt fagområde. Dette innebærer en risiko for at arbeidsoppgaver som er perifere i forhold

til vår kjernekompetanse, kan ta lengre tid eller ikke blir behandlet like sikkert som mer sentrale oppgaver.

Denne situasjonen indikerer at vi vil være tjent med et samarbeid med andre kommuner på flere felt, både for å trygge kontinuitet i det sentrale arbeidet vi driver med, så vel som å sikre kvaliteten på de oppgavene vi ikke så ofte jobber med.

Aktuelt samarbeid kan være:

- Forvaltning av miljø- og klimaoppgaver.
- Deler av skogforvaltningen, skogsbilveger.
- Ulike former for kontrollvirksomhet.
- Rutinebeskrivelser og internkontroll.
- «Nabohjelp» ved f.eks. sjukdom.
- Samarbeid om større prosjekter, som ØVLI-prosjektet.
- Møter, både fysisk oppmøte og nettbasert, der fag, muligheter, ideer og løsninger er tema og vi blir kjent med så vel nabokommunene som de som forvalter dem.
- Kartlegging av spesiell kompetanse på enkelte fagområder i nettverket («fagpool»).

Det bør søkes om skjønnsmidler til å vurdere og utvikle et eventuelt samarbeid mellom kommunene.

5. Formål med utredningen

Hensikten med denne delen av utredningen som omfatter landbruk (jordbruk og skog) og miljø (naturforvaltning og forurensning) er å utrede hvordan en gjennom økt samhandling mellom kommunene i Innherred kan sikre god kvalitet på de tjenestene landbruk og miljø skal levere, at det skapes et godt fagmiljø innen samtlige felt, samt at innbyggerne får like, forutsigbare og kostnadseffektive tjenester.

Prosessen skal lede oss til en strategi som gjør de involverte kommunene rustet til å ivareta oppgavene med tilstrekkelig kapasitet og kompetanse. Det er viktig å merke seg at de vurderinger som gjøres i denne delen av arbeidet og de anbefalingene som gis, gjøres basert på faglige vurderinger, ikke på lokalisering. Dette innebærer at hensikten med denne delen av utredningen er **å avklare behov** slik at dette kan danne grunnlag for valg av konsept og identifikasjon av gevinst. Det er derfor viktig å sikre medvirkning fra fagpersonene for både jodbruk, skogbruk, naturforvaltning og miljø i denne sammenheng.

Utredningen deles inn etter følgende forhåndsfastsatte tema:

- Landbruk
  - Jordbruk
    - Lovforvaltning
    - Tilskuddsforvaltning

- Skogbruk
  - Lovforvaltning
  - Tilskuddsforvaltning
- Utviklingsarbeid

- Miljø
  - Forurensning
    - Vannforskriften
    - Avløp
    - Forsøpling
    - Akutt forurensning
    - Grunnforurensning
    - Klimaarbeid
  - Naturforvaltning
    - Rovvilt
    - Motorferdsel
    - Vilt og fisk
    - Verneområder
    - Biologisk mangfold
  - Utviklingsarbeid

6. Fremdriftsplan

Referat fra hvert møte arbeidsgruppen sendes over til styringsgruppen for utredningen. Gruppen har ikke skrevet referat, da en i hovedsak har jobbet med dokumentet løpende.

Fristen for ferdigstillelse av en anbefaling fra arbeidsgruppen til styringsgruppa var opprinnelig 21. desember 2020. Arbeidsgruppene har imidlertid fått godkjenning til å avgi rapport til på nyåret 2021. Arbeidsgruppa hadde sitt siste møte 06.01.2021 hvor rapport ble ferdigstilt og gjort klar for oversending til styringsgruppa for videre behandling.

7. Sammensetning av arbeidsgruppen

Arbeidsgruppens oppstartmøte ble arrangert (20.10.20) : Inderøy kommune tok ansvar for å kalle inn arbeidsgruppen og var referent på første møtet 20.10.20. Utredningsgruppen innen landbruk (jordbruk og skog) og miljø (Naturforvaltning og forurensning) består av Bjørn Ness rådgiver Snåsa kommune, Pål-Krister Vesterdal Langlid enhetsleder landbruk i Steinkjer kommune, Linn Aasnes naturforvalter i teknisk fagstab Steinkjer kommune, Ketil Verdal Inderøy kommune, Anne Kolstad Inderøy

kommune, Sten Solum Landbrukssjef i Verdal kommune og Ellen Vie, fagansvarlig landbruk, Levanger kommune. Hovedpunktene på utlevert disposisjon ble gjennomgått. Oppgaven alle fikk var å gå gjennom punktene i dette dokumentet med sin administrasjon og legge inn svar på de ulike punktene i dette dokumentet. Arbeidsgruppen har valgt Pål-Krister Vesterdal Langlid som leder, og Linn Aasnes som hovedsekretær for rapporten. Linn Aasnes uttrykte et ønske om større representasjon fra de som jobber med naturforvaltning og forurensning i kommunene. Neste møtedato ble satt.

2. møte ble avholdt på delvis Teams/delvis Inderøy rådhus. Til stede var Bjørn Ness, Lars Lysberg, Pål-Krister Vesterdal Langlid , Linn Aasnes, Ketil Verdal, Anne Kolstad, Sten Solum, Ellen Vie, Rune Sørholt(Levanger kommune). Gjermund Gomo (Verdal kommune) som var representant fra Naturviterne var også tilstede. Gomo jobber også på landbrukskontoret i Verdal.

Gruppen har blitt gitt muligheter til å hente inn enkeltpersoner etter behov. Ingrid Okkenhaug Bævre, som jobber med miljø- og forurensningsoppgaver i Levanger kommune, har bidratt fra 3. møte i utredningsgruppen.

3. møte ble gjennomført som rent Teams-møte. Gruppen hadde invitert med Tore Solli og Hege Hopen Amundal fra Indre Fosen kommune, for å redegjøre for den prosessen Fosen-kommunene har hatt med utredning av utvidet samarbeid på landbruk og miljø. Fra gruppe deltok Sten Solum, Ketil Verdal, Ellen Vie, Ingrid Okkenhaug Bævre, Anne Kolstad, Pål-Krister V. Langlid, Linn Aasnes, Bjørn Ness og Lars Lysberg.

4. møte 21.12.21 Teams-møte. Gjennomgang av rapportutkast. Fra gruppen deltok Ellen Vie, Ingrid Okkenhaug Bævre, Sten Solum, Ketil Verdal, Anne Kolstad, Lars Lysberg, Bjørn Ness, Solfrid Løvhaugen, Linn Aasnes, Pål-Krister V. Langlid.

5. Møte Teams-møte 06.01.21. Siste gjennomgang av rapportutkast og godkjenning av denne.

8. Kommunenes personellressurser og budsjettramme på landbruks- og miljøområdet

	Steinkjer	Inderøy	Verdal	Levanger	Snåsa
Årsverk Jord	**4,6**	**1,5**	**3**	**3,0 (1,0 stilling vakant i tillegg)**	**1,4**
Årsverk skog	**1,2**	**0,5**	**1**	**1,0**	**0,5**
Årsverk utmark				**1,0**	
Årsverk naturforvaltning/miljørådgiver	**1,5**	**1**	**1**	**1,0***	**(0,2+0,3+0,5*)**

Totalt antall årsverk på landbruk og miljø	**7,3**	**3**	**5**	**6,0**	**2,9**
Totalbudsjett 2020		**2500**	**4000**	**4278**	
Landbrukskriteriet 2021 (rammeoverføring)	**7477**	**3041**	**4365**	**5913**	**1825**

- **NB Landbrukskriteriet - gjelder kun jord og skog, dvs. miljø og naturforvaltning inngår ikke i grunnlaget for beregningen.**
- **Levanger kommune har ikke noen egen miljørådgiver, men rådgiver(e) innen arealforvaltning har fagoppgaver ift. Miljø og forurensning tilsvarende minst 1,0 stilling.**
- **Levanger kommune har en vakant 100% stilling på jordbruk.**
- **Fra 01.06.2020 er Enhet for Landbruk i Levanger kommune sammenslått til Enhet for Landbruk, Miljø og arealforvaltning (LAMA).**
- **Snåsa kommune, midlertidig stilling innen miljøforvaltning i perioden 01.01.21 - 01.08.21.**
- **Steinkjer kommune vakant 1 skogstilling fra 01.11.20 ut året, men vil ikke ha ny person på plass før 01.05.21. Leier inn ressurs fra Nærøysund kommune midlertidig.**

9. Mulige samarbeidsmodeller

A. **Som i dag.** Dvs. uten formelt/uformelt samarbeid mellom kommunene.

B. **Uformelt faglig samarbeid mellom fagansvarlige og fagpersoner i kommunene**. Avklare hvem som deltar, men løst organisert og samhandling etter behov. Møter, Teams, telefon. Dvs et rent faglig nettverk som gjør alle deltakerne bedre rustet til å håndtere løpende saksmengde, og også å finne løsninger på kompliserte saker. Også lære av hverandres rutiner.

C. I) **Avtalebasert samarbeid («nabohjelp»). Formaliserte faggrupper.** Mer faglig samarbeid på enkelte fagfelt og arbeidsoppgaver – for eksempel faste kvartalvise møter eller ved behov (både fysisk og Teams). Felles årshjul over kommunale oppgaver. Felles saksutredning på nye ordninger/strategier/lokale forskrifter. Rammeavtaler om utleie av ansatte/ressurser mellom kommunene bør også på plass. Viktig ved frafall av arbeidskraft ved f.eks. sykdom/permisjoner/vakanser. Evt. andre samarbeidsavtaler ved behov. Modellen hjemler ikke myndighetsoverføring, noe som

gjør at hver enkelt enhet, må forholde seg til den enkelte kommune, når det kommer til vedtak.

II) Etablere felles samorganiserte team på enkelte fagområder. Eks forurensning, tilsyn av små avløpsanlegg, m.v.

D. **Full administrativ samorganisering med felles ledelse.** Sammenslåing, eller hovedkontor med flere lokalkontor. Delegasjon av oppgaver og tema fra den enkelte kommune, men klagebehandling osv. fortsatt politisk i den enkelte kommune.

E. **Full sammenslåing. Felles politisk styringsorganisasjon.** Tilnærmelsesvis samkommunemodellen.

10. Alternativ A - Muligheter og begrensninger ved å fortsette som før (faglig og økonomisk)

9.1 Muligheter

Viderefører faglige tjenester nært kommunenes innbyggere og næringsliv. Landbruk og miljø fortsatt en integrert del av den enkelte selvstendige kommunes portefølje og politiske ansvar. Gir god mulighet for koordinering og samhandling med andre tjenester og enheter i kommunen. Kan ses på som naturlig i og med at disse kommunene faktisk ikke har gått inn i prosesser med kommunesammenslåing.

Alle kommunene er betydelige landbrukskommuner, og tre av dem er i regional og nasjonal sammenheng svært store landbrukskommuner. Gjennom realistisk forventningsavklaring mellom næring, administrasjon og politikk angående kommunens rolle, så vil dette fortsatt være en fungerende løsning.

9.2 Begrensninger

Det foreligger urealistiske forventninger til hva tjenestene skal levere på de ulike områdene innenfor gitte budsjettrammer.

Hovedtrusselen for saksbehandlingen/tjenestetilbudet på landbruk er helt klart lav bemanning og store arbeidstopper. Hovedtoppen kommer i oktober-januar (tilskuddsforvaltning jord og skog). Saksbehandlingsperioden har blitt redusert med 2,5 mnd. de siste årene for søknader om produksjonstilskudd og regionalt miljøtilskudd. Søknadsfristen er flyttet fra 20. august til 15. oktober, og søknadene kan i tillegg endres til 29. oktober.

Dette skaper svært stort arbeidspress, spesielt ift. frister for stedlige kontroller ute i felt før vinteren setter inn. Det gjør kommunene sårbare i denne perioden, spesielt med tanke på bemanning og sykmeldinger. Inderøy og Snåsa med få ansatte vil være mer sårbar enn de større landbrukskontorene.

Få personer på et fagområde, samt fagenheter som over år er "trimmet" ned på ressurssiden, gir begrenset mulighet til å skyve personalressurser mellom ulike fagområder gjennom året for å ta unna kjente eller uforutsette arbeidstopper. I enkelte kommuner er det slik at et fagområde har 1 person som er kompetent på området. Det gjør at systemet blir sårbart om denne personen blir syk eller slutter. Muligheten for å håndtere store arbeidstopper innenfor eksisterende budsjettrammer blir dermed også begrenset.

Hos de fleste kommunene er personellressursen så presset at det på enkelte fagområder går ut over kvaliteten på lovpålagte tjenester, og i enkelte tilfeller medfører brudd på forvaltningsloven i forhold til saksbehandlingstid. Ved begrensede tidsressurser vil de lovpålagte oppgavene bli prioritert på bekostning av veilednings- og utviklingsoppgaver. Situasjonen gir enhetene svært begrenset mulighet til å jobbe med utviklingsoppgaver, selv om både næringa, den kommunale organisasjonen og politikken kan ha klare målsettinger og stort behov for at kommunen tar en aktiv rolle i dette. Det blir langt mindre tid/ingen tid til veiledning av bonden. Dette er svært uheldig for utviklingen av næringen i Snåsa, Steinkjer, Verdal, Inderøy og Levanger, som alle er betydelige landbrukskommuner.

Enkelte kommuner, for eksempel Steinkjer kommune, ser at det kan oppstå et konkurranseforhold mellom landbruk (jordbruk og skogbruk) og miljø (naturforvaltning og forurensning) når disse fagområdene er samorganisert i en enhet. Man må prioritere å få ut de betydelige Tilskuddene til brukerne. Miljø kan dermed bli nedprioritert på grunn av for stor arbeidsmengde og ofte på grunn faglig krevende/omfattende oppgaver, selv om dette er lovpålagt.

Levanger og Verdal kommune har nettopp gått ut av Innherred samkommune og etter splittelsen fra 01.01.2018 er begge disse kommunenes landbrukskontorer godt fornøyd med dagens situasjon på fagområdene Landbruk og Miljø, dvs. med egne tjenester knyttet opp mot kommuneadministrasjonene forøvrig.

Vi gjør mer kontor- og arkiveringsarbeid som ikke omhandler rene fagoppgaver. Oppgaver fra andre enheter blir spredt utover og skjult i vår saksbehandlingstid.

11. Alternativ B - Muligheter og begrensninger ved utvidet uformelt samarbeid (faglig og økonomisk)

10.1 Muligheter

Utvidet faglig samarbeid mellom kommunene vil styrke kommunenes faglige arbeid over tid.

Mulighetene er at man får et større uformelt fagmiljø og kan diskutere problemstillinger i et kjent kollegium. Saksbehandlingen vil bli mer enhetlig mellom kommunene, og forvaltningen vil bli basert på erfaringsgrunnlaget fra en større saksmengde. Dette kan igjen påvirke muligheten til å gi politiske føringer fordi fagmiljøet blir sterkere.

Utvidet uformelt samarbeid vil kunne bidra til mer effektiv saksbehandling i og med at en har en bredere erfaringsbase å trekke på i det interkommunale kollegiet enn i alternativ A. Dette kan i det videre gi et begrenset økt rom for å rette innsats mot utviklingsoppgaver. Dette forutsetter imidlertid at personellressursene i kommunene minst opprettholdes på dagens nivå. En reduksjon i rammene vil etter arbeidsgruppens vurdering innebære at den faglige effekten i stor grad "spises" opp.

10.2 Begrensninger

Tjenestene på landbruk og miljø stilles overfor økende krav mht. kommunens rolle i forvaltningen av en rekke ordninger, og det stilles også økende krav til kvalitet. Selv om det på i alle fall de tunge tilskuddsordningene er etablert nye nasjonale saksbehandlingssystemer, så øker kravet til oss som fagmyndighet mht. bredde i saksbehandlingen, dokumentasjon og internkontroll. Oppgaver er også flyttet ned fra regionalt nivå til kommunalt nivå. Parallelt med dette har ressurstilgangen på tjenestene vært nedadgående over tid.

Flere av kommunene har meget god erfaring med at vi er samlokalisert i samme bygg som plan, byggesak, miljø, teknisk, kultur, osv. Flyttes saksbehandlerne sammen og ut av kommunen, blir de avsondret fra fagmiljøet i de andre enheter i sin egen kommune, som de uansett er nødt til å samarbeide med. Dette taler for å opprettholde fagenhetene formelt i den enkelte kommune.

Ved å gå lenger i samorganisering enn dette, så kan det oppfattes at det blir lengre avstand mellom brukerne av tjenestene og forvaltningen, særlig dersom antall kontor reduseres. Saksbehandleren blir mindre kjent i sitt geografiske forvaltningsområde. Fysisk lengre avstand og mer reisetid når saksbehandlere skal ut til gårdbrukerne på befaring. En må uansett ikke glemme at tjenestene våre er til for brukerne.

Forventningene både fra brukere og politikken tilsier også at kommunene skal være en aktiv pådriver og utviklingsaktør. Med utgangspunkt i dette forventningsbildet, så er Landbrukskontorene underbemannet. Arbeidsgruppen mener også at det er oppgaver både på landbruksområdet og miljøområdet som prioriteres ned, selv enkelte lovpålagte oppgaver.

Det er derfor ikke rom for rasjonalisering ved utvidet samarbeid. Ved å beholde ressursene vil tjenestene kunne styrkes gjennom bredere fagmiljø og et kollegium med mer innebygget beredskap på tvers av kommunegrensene. Dersom en virkelig ønsker å

satse på kommunens rolle inn imot denne svært viktige landbruksnæringa og klima- og miljøområdet, bør en både utvide det faglige samarbeidet og styrke rammene.

Ulike IT-systemer, saksbehandlingssystemer, arkivsystemer osv. i de 5 kommunene er en klar begrensning for å få maksimal nytte av et slikt samarbeid.

12. Alternativ C - Muligheter og begrensninger ved utvidet formalisert samarbeid (faglig og økonomisk)

11.1 Muligheter

Dette alternativet er i stor grad en videreutvikling av alternativ B, hvor hovedforskjellen er at samarbeidet formaliseres med avtaler kommunene imellom. Dette innebærer at personellressurser ved akutte situasjoner som sykdom, vakanse osv. Jf. samarbeidsavtaler til en viss grad kan benyttes over kommunegrensene. Dette vil i tillegg til faglig samarbeidet i B gi en større ressursmessig beredskap på landbruk og miljø i kommunene.

En fortsatt utfordring vil være at de kjente arbeidstoppene på enkelte saksområder er de samme i alle kommuner, og det vil da ikke være ledige ressurser å yte til andre kommuner i en viss krisesituasjon mht. personell. Men et slikt formalisert samarbeid vil uansett gi en større personellbase å bruke på en best mulig måte.

Som i alternativ B forutsettes det at personellressursene ikke reduseres som følge av effektiviseringskrav. Dette vil kunne gi rom for å gjøre mer innsats inn mot andre fagområder, som i dagens situasjon blir prioritert ned (tilsyn, utviklingsoppgaver m.m.

11.2 Begrensninger

Som i alternativ B. I dette alternativet vurderes det imidlertid som en langt mer tydelig begrensning for å få effekt av tiltaket at vi har ulike IT-systemer, saksbehandlingssystemer, arkivsystemer osv. i de 5 kommunene. Dette vil effektivt hindre utnytting av personell over kommunegrensene, og nødvendig fleksibilitet for å gjøre oppgaver for ulike oppgaver parallelt.

13. Alternativ D - Muligheter og begrensninger ved organisatorisk sammenslåing av tjenestene med felles administrativ ledelse

12.1 Muligheter

Bemanning blir mindre sårbar
Med få ansatte og delte stillinger på landbrukskontorene slik det er i dag, gjør kommunene sårbare i forhold til vakanser, sykdom, ferie og permisjoner. Et større fagmiljø med flere ansatte under samme ledelse gjør det lettere å håndtere dette i og med det er flere å dele oppgavene på. Det er i tillegg større muligheter for at ansatt med "riktig" kompetanse er til stede i perioder med lavere bemanning.

Likebehandling på tvers av kommunegrensene
Samarbeid/sammenslåing av landbrukskontorene gir større fagmiljø, flere å sparre mot, som igjen vil gi virkninger som likebehandling av like saker i de respektive kommunene. Større fagmiljø gir også større mulighet for å spesialisere seg (flere saker, mer diskusjon, flere til å utøve skjønn). Gode rutiner som følges vil her være viktig jf. sammenslåing/mer samarbeid. Ett større fagmiljø, vil man anta har større påvirkningskraft også i plansammenheng. Eks. E6 diskusjonen.

Utvidet samarbeid/ sammenslåing vil føre til større distanse til brukeren, men på en annen side vil fagmiljø, spesialisering gi sluttbrukeren bedre tjenester i form av økt kompetanse/tilbud på landbrukskontoret (bedre lovforvaltning, økt fokus på næringsutvikling).

Større helhetlig tenking rundt forvalting og næringsutvikling av landbruket
Kommunens rolle som tilrettelegger for næringsutvikling er ikke en lovpålagt kommunal oppgave, men som førstelinjetjeneste er det en del forventninger til ett større engasjement. I dag er rollen som næringsutvikler ulikt organisert i kommunene på Innherred. Det er ulik kommunikasjon mellom landbrukskontoret og de øvrige næringsutviklerapparatet. Et større fagmiljø/felles landbrukskontor er det grunn til å tro at man kan større ressurser for å ta rollen som «Motor» i landbruksbasert innovasjon og næringsutvikling, men dette fordrer kapasitet som er vanskelig å frigjøre i dag. Dette er imidlertid avhengig av at bemanningen opprettholdes på et nivå som gir rom for disse fordelene.

F.eks. er ØVLI- prosjektet et resultat av samordning over kommunegrensene, noe av den grunn at de interne ressursene ikke strekker til, men mest av den grunn å kunne få til noe mer og bedre.

12.2 Begrensninger

Utfordringer med parallelle politiske utvalg
Med fem kommuner og fem forskjellige regler for delegasjon og ulik politisk kultur kan dette være en utfordring. De fleste kommunene har delegert det meste av landbrukssaker foruten saker som skaper presedens og klagesaker. Det er forskjellige politiske utvalg, men i prinsippet styres disse på samme måte. Med felles digitale

plattformer er det store muligheter for å behandle saker på tvers av kommunegrensene slik det er i dag.

Hvordan ivareta nærhet til andre kommunale funksjoner
Det trekkes fram som viktig med nærhet mellom etatene, for eksempel til saksbehandlere på plan og bygningsloven og til teknisk etat. I prinsippet er det bra med lokalisering sammen med en større avdeling, men det er ikke avgjørende for å få til en god saksbehandling. Behandling av tilskuddsordningene i landbruket fordrer ikke samme behov for nær kommunikasjon med plan/byggesak/oppmåling, som behandling av jordloven med delingsaker, omdisponering m.m. og saker etter konsesjonsloven. For de er nærhet til de andre fagfeltene viktig for å få en god prosess og å være frampå for jordloven/jordvern.

Betydning av økt geografisk distanse til brukerne
Brukerne kan føle at de mister tilknytningen til det lokale landbrukskontoret. Landbrukskontoret har endret seg mye siste 10 år. Det vil bli færre muligheter for uformell kontakt, som må kompenseres med faste rutiner og bedre struktur. Mye av/ det meste av kommunikasjonen med brukerne skjer også i dag digitalt, noe som vil forsterkes i tida som kommer. Forvaltingsregimet er også opplagt til mer dokumentasjon i form av skriftlighet.

14. Alternativ E - Full administrativ sammenslåing, felles politisk styringsorgan for tjenestene

Arbeidsgruppen ser at dette er en mulig samarbeidsmodell som går svært langt i overføring av både administrative ressurser og politisk styring fra den enkelte kommunen over til et nytt administrativt nivå, parallelt med løsriving av den politiske styringen av disse fagområdene fra de ordinære politiske strukturene i de respektive kommunene. Dette alternativet vurderes å ligge nært enkelte eksempler på organisering av landbruk og miljøområdet ifbm. tidligere samkommuneprosjekter.

Arbeidsgruppa mener denne modellen ikke er aktuell, og bruker ikke mer plass på å vurdere fordeler og ulemper. Dersom en slik modell skulle være aktuell, burde kommunene heller vurdere kommunestrukturen i området som sådan. I og med at Levanger og Verdal kommuner for kort tid siden har skilt lag, og at også Snåsa har sagt nei til sammenslåing, er dette lite realistisk.

15. Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv.

Det fungerer greit slik som delegeringen er nå på jordbruk og skogbruk.

Ved grundig politisk avklaring av hva som skal være skjønnsutøvelsen lokalt, kan veldig mye delegeres til administrasjonen. Dette vil i utgangspunktet være ressurseffektivt.

Men det kan også være en fare med å løsrive saksområdene fra politikken. En vil kunne få en lavere lokal bevissthet i politikken omkring formål og det lokale skjønnsrommet i lovverket, og dermed også mindre fokus på politiske målsettinger for næringa. Dette momentet forsterkes med det faktum at landbruksnæringa i stor grad er regulert gjennom nasjonal landbrukspolitikk, og med forvaltning regionalt og lokalt i kommunene.

En omfattende delegering av saksområder til administrasjonen vil fjerne politikken fra både saksfelt og saksmengder. Det er dermed også en fare for at det blir for liten sammenheng mellom løpende saksbehandling i administrasjonen og saksbehandlingen ifbm. klagebehandling i politiske utvalg. Dette kan gå på bekostning av likebehandlingsprinsippet.

Manglende politisk følelse med saksmengde og kjennskap til krav til saksbehandling **kan også ha noe å si for ressurstilgangen til tjenesten i den kommunale organisasjonen.**

16. Hva må eventuelt utredes nærmere?

1. **Bemanningssituasjonen ved de ulike landbrukskontorene og måloppnåelse ift. forventninger.** Både Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger kommuner utmerker seg her med lav bemanning ift. Landbrukskriteriet i rammeoverføringene fra Staten. Disse fire kommunene ligger helt i bunnen av Fylkesmannens statistikk over kontorets personellressurser sammenlignet med antall foretak/omfang på landbruksnæring. Levanger kommune har f.eks. vakanse på 100 % stilling på jord p.g.a. ansettelsesstopp/sparetiltak. Også andre har fått reduserte rammer i løpet av de par siste årene, midlertidig eller mer varig.

   Dette skjer parallelt med overføring av nye oppgaver fra regionalt nivå, økte krav til forvaltningen og internkontrollsystemer, digitalisering av søknadssystemer med økt veiledningsbehov og samtidig betydelige politiske ambisjoner om utviklingskraft. Dette spriket mellom forventninger og tilgjengelige personellressurser er utfordrende og gir slitasje på arbeidsstokken.

2. **Utvikling av nye digitale saksbehandlingssystem.** For eksempel motorferdsel. Kommunene har i dag lite hensiktsmessige løsninger for behandling av dette saksfeltet. Har digitale søknadsskjema, men manuell behandling deretter. Krevende saksfelt som trenger store ressurser i perioder. Det er etterspurt nasjonale løsninger i møter med Fylkesmann og Miljødirektorat, men disse har ikke vurdert dette som noen prioritert oppgave fra nasjonalt hold. Innherredskommunene i fellesskap kan ha rygg til å utvikle effektivt system her, evt. etter modell fra andre kommuner.

3. **Samordning av digitale verktøy.** Ulike digitale løsninger og verktøy (arkiv, kartverktøy (biologisk mangfold, m.m.), kvalitetssystemer, internkontroll, saksbehandlingsløsninger avløp) vil trolig være en effektiv stopper for å kunne etablere mer formelle samarbeidsløsninger med felles tjenester over kommunegrenser. **Bør derfor utarbeides en felles strategi på IT/digitalisering mellom disse 5 kommunene, for å legge til rette for eventuelt framtidig samarbeid. Sømløse verktøy, både internt i kommunene og mellom de 5 samarbeidskommunene.**

   I tilskuddsforvaltningen rettet mot jord- og skog er det i stor grad nasjonale fagsystemer. Disse utvikles og utvides framover. Behovet er dermed i størst grad rettet mot de grunnleggende IT- plattformene i den enkelte kommune og på miljøområdet

4. **På Fosen har kommunene de siste årene gjennomført et prosjekt for å utrede felles landbruksforvaltning mellom Fosen-kommunene**. Dette er delvis finansiert gjennom søknad til Fylkesmannen om skjønnsmidler. I løpet av prosjektperioden er det lagt opp jevnlige treffpunkt mellom alle ansatte på landbrukskontorene i kommunene først for å bli godt kjent, og etter hvert av mer faglig karakter. Dette har resultert i god samhandling mellom tjenestene i disse kommunene.

   Arbeidet har imidlertid ikke resultert i noe forslag om å etablere et felles landbrukskontor. Nærhet til egne brukere og nærhet til andre kommunale tjenester er hovedargumentene for at en ønsker å fortsette med egne landbrukskontor, selv om samarbeidet har pågått over noe tid. Det foreslås imidlertid å etablere samarbeid/felles tjeneste på skog, utmark, miljø.

   Arbeidsgruppen ønsker å etablere et tilsvarende prosjekttilnærming i de 5 samarbeidskommunene, med ekstern finansiering f.eks. skjønnsmidler fra Statsforvalteren i Trøndelag.

VEDLEGG 1

Eksisterende regionalt samarbeid innenfor fagområde(ne)

Landbruk – Jordbruk	**Lovforvaltning**
Jordloven	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Konsesjonsloven	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Matrikkel	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Gjødselvareforskriften	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Nydyrkningsforskriften	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Forskrift om tilskudd for tiltak i beiteområder	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei

Landbruk - Jordbruk	**Tilskuddsforvaltning**
Veterinærvaktordningen Veterinære stimuleringsmidler	Steinkjer betaler ut for: Steinkjer, Snåsa, Inderøy, Flatanger og tidligere Namdalseid Levanger betaler ut for Levanger veterinærvaktområde. Verdal eget vaktområde. Denne oppdelingen er resultat av sentralt bestemt organisering av veterinærvaktordningen
Produksjonstilskudd (PT)	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Spesielle Miljøtiltak I Landbruket (SMIL)	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Dreneringstilskudd	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Regionalt miljøtilskudd (RMP)	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Tiltak i beiteområder	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei
Sykdomsavløsning	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger: Nei

Landbruk - Jordbruk	**Utviklingsarbeid**
ØVLI-prosjektet	Steinkjer, Snåsa og Inderøy
Veterinære stimuleringsmidler	Verdal og Levanger (2019)
Klyngelandbruk, Proneo	Verdal og Levanger

Landbruk - Skogbruk	Tilskuddsforvaltning
Tilskuddsforvaltning generelt	Levanger: Felles skogbrukssjef for Levanger og Frosta Verdal: Egen rådgiver skogbruk/utmark.
Veg og driftstilskudd	Snåsa, Steinkjer, Inderøy, Verdal, Levanger, Frosta, Stjørdal, Selbu, Tydal, Malvik og Trondheim: Innherred og Nidaros skognettverk

Landbruk - skogbruk	Lovforvaltning
Lovforvaltning generelt	Levanger: Felles skogbrukssjef for Levanger og Frosta kommuner Verdal: Egen rådgiver skogbruk/utmark.

Landbruk - Skogbruk	Utviklingsarbeid
Vegplanlegging	Snåsa, Steinkjer, Verdal, Inderøy, Levanger og Frosta: Innherred skognettverk (Innherred skognettverk) en pådriver og en vegplanlegger som er ansatt i fylkeskommunen som jobber i dette området. Kommunene bidrar med midler i prosjektet)
Utviklingsarbeid generelt	Levanger: Felles skogbrukssjef for Levanger og Frosta Verdal: Egen rådgiver skogbruk/utmark. Skognettverket – alle kommuner deltar

Miljø - Forurensning	Eksisterende regionalt samarbeid - Lovforvaltning
Vannforskriften	Eksisterende regionalt samarbeid: Vannregion Trøndelag, vannområde Inntrøndelag. Felles vannområdekoordinator. Levanger, Verdal, Inderøy, Snåsa, Steinkjer: Saksbehandlerne har en del kontakt med hverandre og diskuterer seg imellom problemstillinger og bruk av vann-nett. Utveksler gjerne saksfremlegg.
Avløp (tilsyn, spredt bebyggelse, mindre bebyggelse, oljeholdig avløpsvann, påslipp)	Steinkjer: Ingen. Noe kommunikasjon og ønske om samarbeid. Levanger har invitert til et møte (Levanger, Inderøy og Frosta).
Forsøpling	Ingen
Akutt forurensning	Miljørisikoanalyse (MRA) i regi av IUA (Interkommunalt Utvalg mot Akutt forurensning). Privat, kommunalt og statlig. Kystverket er statlig myndighet for akutt, pågående forurensning av betydelig størrelse.
Grunnforurensning	Ingen

Miljø - Forurensning	**Eksisterende regionalt samarbeid - Utviklingsarbeid**
Vannforskriften	Vannområde Inn-Trøndelag med kommunene Verdal, Steinkjer, Snåsa, Inderøy, Levanger og Frosta. Har egen vannområdekoordinator. Vannforvaltningsplan for Trøndelag (revideres hvert 4. år) Felles overvåkingsplan for Inntrøndelag vannområde.
Avløp (tilsyn, spredt bebyggelse, mindre bebyggelse, oljeholdig avløpsvann, påslipp)	Noe kommunikasjon og ønske om samarbeid. Det vil trolig bli økt samarbeid om avløp innad i vannområdet.
Forsøpling	Ingen (selv om dette inngår i oppfølging av vannforskriften og kunne vært sånn noenlunde likt)
Akutt forurensning	Miljørisikoanalyse (MRA). Fellesarbeidsgruppe for Inntrøndelag IUA. Utveksling av info mellom kommunene.
Grunnforurensning	Ingen
Klima	Klimanettverk via fylkeskommunen og klimanettverk via fylkesmannen. Samarbeid mellom Klimapartnere nord i Trøndelag.

Miljø - Naturforvaltning	**Eksisterende regionalt samarbeid - Lovforvaltning**
Rovvilt	Ingen
Motorferdsel	Ingen. Levanger, Verdal, Inderøy, Frosta og Steinkjer: Lokal forskrift for bruk av motorfartøy på vassdrag. Saksbehandlerne satte seg sammen for å utarbeide en så lik forskrift for å redusere virkningene av vannskuter på dyreliv og friluftsliv.
Vilt og fisk	Ingen
Verneområder	Nasjonalparkstyre og arbeidsutvalg Blåfjella Skjækerfjella Lierne nasjonalparker
Biologisk mangfold	Ingen

Miljø – Naturforvaltning	**Eksisterende regionalt samarbeid - Utviklingsarbeid**
Rovvilt	Felles regneark som deles mellom kommunene som viser ressursene tilgjengelig, slik at man vet hvor man kan hente inn bistand. Oversikt over hunder og mannskap.

	Steinkjer har for flere år siden forsøkt å få til et prosjekt med felles rovviltjaktlag for Steinkjer, Snåsa, Verdal, Levanger og Stjørdal. Fylkesmannen var ikke interessert. Steinkjer stiller noen ganger mannskap/hunder til rådighet for Snåsa. Mye kontakt med Snåsa. Steinkjer, Inderøy og Fosen har felles rovviltjaktlag. Levanger og Verdal har etablert samarbeid om skadefellingslag og til dels felles organisering.
Motorferdsel	Saksbehandlerne satte seg sammen for å utvikle lokal forskrift for bruk av motorfartøy på vassdrag. Verdal: Utarbeider nye retningslinjer for motorferdsel i utmark.
Vilt og fisk	Steinkjer og Inderøy: Hjorteviltregion III Inderøy (Mosvik): Hjorteviltregion II Snåsa: Hjorteviltregion V Levanger og Verdal: Hjorteviltregion I Snåsa og Steinkjer: Saksbehandlerne har mye kontakt med hverandre.
Små verneområder	Ingen
Nasjonalpark	Lierne nasjonalparksenter er informasjonssenter, Statens naturoppsyn har oppsyn med parken, Blåfjella/Skjækerfjella-Lierne Nasjonalparkstyre Laarte/Skæhkeren-Lijre Nasjonalpaarhkeståvroe er forvaltningsmyndighet for Blåfjella/Skjækerfjella Laarte/Skæhkere og Lierne/Lijre Nasjonalparker, og Skjækra landskapsvernområde, Bergliga og Klumplifjellet naturreservat og Storfloa naturreservat. Styret er formelt oppnevnt av Miljøverndepartementet og har representanter fra Verdal, Steinkjer, Snåsa, Grong og Lierne kommuner. I tillegg er Nord-Trøndelag Fylkeskommune og Sametinget er representert. Representantene velges av sine respektive institusjoner. Oppnevningsperioden for medlemmene følger valgperioden for kommunestyre, fylkesting og sameting. Rådgivende utvalg: Oversikt over interessegrupper og organisasjoner som er representert i rådgivende utvalg.

	Arbeidsutvalg: Arbeidsutvalget for Blåfjella/Skjækerfjella og Lierne nasjonalparkstyre består av 3 medlemmer. Arbeidsutvalget kan behandle saker som ikke har stor påvirkning på verneverdiene i nasjonalparkene
Biologisk mangfold	Ingen

Vedlegg 2

Fagsystemer som anvendes i de ulike kommunene

Landbruk - Jordbruk	**Fagsystemer**
Snåsa	Elements, Innovasjon Norge – kommuneportal – uttalelser til søknader, Landbruksdirektoratets fagsystemer, Nibio gårdskart, matrikkelen
Steinkjer	Elements, Innovasjon Norge – kommuneportal – uttalelser til søknader, Landbruksdirektoratets fagsystemer, Matrikkelen, gårdskart, NVE sine kart, GISLINK, Autweb.internova.no
Inderøy	Elements, Innovasjon Norge – kommuneportal – uttalelser til søknader, Landbruksdirektoratets fagsystemer
Verdal	ePhorte, Innovasjon Norge – kommuneportal – uttalelser til søknader, Landbruksdirektoratets fagsystemer. Nibio gårdkart, Proff kommunekart og GISLINK.
Levanger	ePhorte, Innovasjon Norge – kommuneportal – uttalelser til søknader, Landbruksdirektoratets fagsystemer, Nibios kartløsninger, Matrikkelen, Proff kommunekart og GISLINK, Autweb.internova.no.

Landbruk - Skogbruk	**Fagsystemer**
Snåsa	Elements, Landbruksdirektoratets fagsystemer, gårdskart, GISLINK, NIBIO Kilden, Naturbase
Steinkjer	Elements, Landbruksdirektoratets fagsystemer, gårdskart, GISLINK, NIBIO Kilden, Naturbase
Inderøy	• Elements • Gisline/gislink • Øks

Verdal	ePhorte, Landbruksdirekteratets fagsystemer. Nilbi gårdskart, GISLINK, NIBIO Kilden, Naturbase
Levanger	ePhorte, Landbruksdirekteratets fagsystemer. Eget GisSystem for kontroll skog

Miljø - Forurensning	**Eksisterende Fagsystemer**
Snåsa	Vann-nett, Vann-miljø, GISLINK,
Steinkjer	Vann-nett, Vann-miljø, GISLINK, grunnforurensningsdatabasen, Matrikkelen
Inderøy	Vann-nett, Vann-miljø, GISLINK, grunnforurensningsdatabasen. Tar i bruk Powel Private Anlegg Basis, Powel Private Anlegg Utslipp+ Powel Entreprenørportal fra 2021
Verdal	Vann-nett, Vann-miljø, GISLINK, grunnforurensningsdatabasen,
Levanger	Vann-nett, Vann-miljø, GISLINK, grunnforurensningsdatabasen ePhorte

Miljø - Naturforvaltning	**Eksisterende Fagsystemer**
Snåsa	RovBase, GISLINK, Naturbase, Artsobservasjoner, sensitive artsdata, Hjorteviltregisteret, Miljøvedtaksregisteret.
Steinkjer	GISLINK, Naturbase, Artsobservasjoner, RovBase, sensitive artsdata, Hjorteviltregisteret, Miljøvedtaksregisteret. Plan for arbeid på veg (viltvakta).
Inderøy	GISLINK, Naturbase, Artsobservasjoner, RovBase, sensitive artsdata, Hjorteviltregisteret, Miljøvedtaksregisteret.
Verdal	GISLINK, Naturbase, Artsobservasjoner, RovBase, sensitive artsdata, Hjorteviltregisteret, Miljøvedtaksregisteret
Levanger	GISLINK, Naturbase, Artsobservasjoner, RovBase, sensitive artsdata, Hjorteviltregisteret, Miljøvedtaksregisteret, Jegerproveeksamen.no

Vedlegg 3

Framtidige behov og utviklinger innen fagområde(ne)

Med utgangspunkt i tilgang til kvalifisert personell. Med utgangspunkt i endringer i krav og forventninger til tjenesteytelse Med utgangspunkt i faglig utvikling innen fagområde(ne) – derav digitalisering.

Landbruk - Jordbruk	**Fremtidige behov og utvikling innen fagområdene**
Snåsa	Behov: Tilstrekkelig med personell til å ivareta lovpålagte oppgaver og arbeidstopper innenfor den tid forvaltningsloven setter. Tid og ressurser til å gjennomføre utviklingsarbeid. Gode søkbare arkivsystemer (gårdsarkivet digitaliseres i nærmeste framtid)
Steinkjer	Sakene blir mer komplekse, det overføres mer arbeid til kommunene. Behov: Nok personell til å ivareta arbeidstopper og lovpålagte oppgaver innenfor den tid forvaltningsloven setter. Tid og ressurser til å gjennomføre utviklingsarbeid. Gode arkivsystemer, Landbruksdirektoratet.no (løpende utvikling), Gode kartsystem (oppdatering AR5 m.m), God IKT tjeneste, scanning av gårdsarkiv. Bedre tilgang til det som ligger på DORA (for eksempel grøftekart).
Inderøy	Gode arkivsystemer, Landbruksdirektoratet.no, Gode kartsystem (oppdatering AR5 m.m), God IKT tjeneste.
Verdal	Kartlag (AR5) for biorest-spredning.
Levanger	Digitalisering av gårdsarkiv og Acos Websak (tidligere arkiv før ePhorte). Kartlag (AR5) for biorest-spredning.

Landbruk - Skogbruk	**Fremtidige behov og utvikling innen fagområdene**
Snåsa	Tilstrekkelig med personell til å ivareta lovpålagte oppgaver og arbeidstopper innenfor den tid forvaltningsloven setter. Overføres stadig nye oppgaver til skog. Tid og ressurser til å gjennomføre utviklingsarbeid. Gode søkbare arkivsystemer (gårdsarkivet digitaliseres i nærmeste framtid).
Steinkjer	Sakene blir mer komplekse, det overføres mer arbeid til kommunene. Behov: Nok personell til å ivareta lovpålagte arbeidsoppgaver, spesielt tilskuddsforvaltning og vegsaker innenfor den tid forvaltningsloven setter.

	Gode arkivsystemer, Landbruksdirektoratet.no (løpende utvikling), Gode kartsystem (oppdatering AR5 m.m., tilgang til GISLINE slik at man enklere kommer seg til Matrikkelen), God IKT tjeneste.
Inderøy	Inderøy har gått fra 1,5 skogbruksstillinger til en 50% stilling. Behovet videre må være minst 50%. For å kunne ivareta oppgavene i henhold til lovkrav vil det være en fordel med samarbeid med andre kommuner.
Verdal	Sakene blir mer komplekse og mer ansvar overføres til kommunene. Ytterligere utvikling av gode kartløsninger vil lette arbeidet. Skognettverkets fremtid må avklares.
Levanger	Ved opphør av skogpådriverprosjekt må kommunen være mer aktiv i forhold til å veilede og motivere skogeiere. Stadig økende behov for faglig veiledning både til næring og skogeiere. Stadig utvikling av systemer som forenkler saksbehandling. Mer fokus på vann, spesielt i forbindelse med landbruksvegsaker og nydyrking. Digitalisering av gårdsarkiv og Acos Websak (tidligere arkiv før ePhorte).

Miljø - Forurensning	**Fremtidige behov og utvikling innen fagområdene**
Snåsa	Behov for økt bemanning innen miljøforvaltning generelt og spesielt innen forvaltning av vannforekomstene. Etablere en tilsynsgruppe for avløp, spesielt egne anlegg (kap. 13), men også private (kap. 12).
Steinkjer	Behov: økt samhandling innad i kommunen, mer spisskompetanse på forurensning og kontroll. God kontakt med overordnede myndigheter. Mer saksbehandlingsressurser på forurensning. Etablere faggruppe for kontroll samt system med settekommuner for kontroll av kommunale avløpsanlegg. Dette forklares ut fra følgende utvikling: Forurensning er tett vevd inn i andre saksfelt i kommunen. Det berører saksbehandlingen på mange enheter/avdelinger/ fagstaber (for eksempel byggesak, vann og avløp, utbygging, plan og landbruk). Dette krever tett kontakt med de andre enhetene/avdelingene/fagstab, slik at man får oversikt over problemstillinger og får formidlet status for utfordringer som må løses i fellesskap av flere enheter for kommunen skal nå overordnede mål. Dette krever økt samhandling innad i kommunen. Samtidig stilles det økte krav til spisskompetanse. Det er få personer man kan diskutere problemstillinger med. Økt kontakt med overordnede myndigheter. Arbeidsmengden er stor.

	Vannforskriften: Tilgjengeliggjøre status (tilstand og utfordringer) for vannforekomster i risiko på kommunens innsynsløsning m/faktaark, slik at andre kan nytte av det det i saksbehandlingen. Avløp: Forsøpling Akutt forurensning: Utvikle og forbedre Miljørisikoanalyse for IUA og kommunal beredskap Grunnforurensning: Utvikle og kvalitetssikre bruken av grunnforurensningsdatabasen.
Inderøy	Behov for å etablere/utvikle arbeidet på flere områder som avløp, vannforvaltning og klima. Gode arkivsystemer, Landbruksdirektoratet.no, Gode kartsystem (oppdatering AR5 m.m), God IKT tjeneste, digitale saksbehandlerverktøy, og stor grad av automatisk integrering mellom slike verktøy og arkiv. Gode digitale løsninger for utarbeidelse av planverk og klimaregnskap/budsjett.
Verdal	Etablere en tilsynsgruppe (eget forvaltningsorgan) for avløp, spesielt kap. 13 (egne anlegg), men også kap. 12 små private (f.eks. tilsynskontoret i Lier)
Levanger	Behov for samarbeid, spesielt om avløp, vannforvaltning og klima. Vurdere om det skal etableres felles tilsynsgruppe avløp.

Miljø - Naturforvaltning	**Fremtidige behov og utvikling innen fagområdene**
Snåsa	Rovvilt: Ingen stemning for felles rovviltjaktlag. Har knyttet til seg kompetanse per i dag. Rovvilt: 1 hundepool m/organisert og tilrettelagt trening. Viltvakta: Utdanning av ettersøkspersonell på skadet bjørn i samarbeid med politiet. Hjortevilt: Digitalisering av vald og jaktfelt for beregning av tellende areal. Dette danner grunnlaget for en eventuell fornyelse av lokal forskrift om minsteareal på hjortevilt. Hjortevilt: Beiteregistreringer hvert 3. år i forkant av nye bestandsplaner.
Steinkjer	Rovvilt: Felles rovviltjaktlag for Steinkjer, Snåsa, Verdal, Levanger og Stjørdal. Samarbeid m/ viltvakta. Rovvilt: 1 hundepool m/organisert og tilrettelagt trening. Samarbeid med SNO, slik at SNO kan dra nytte av hundene. Det gjør også at hundene får mer trening. Rovvilt: Bidra i Prosjekter slik at det utdannes flere kadaverhunder

	Viltvakta: Utdanning av ettersøkspersonell på skadet bjørn i samarbeid med politiet. Hjortevilt: Fullføre pågående prosjekt om digitalisering av vald og jaktfelt for beregning av tellende areal. Dette danner grunnlaget for fornyelse av lokal forskrift om minsteareal på hjortevilt, som er under utarbeidelse. Hjortevilt: Simulering av beitetilgang for elg de neste 5, 10 og 15 år. Motorferdsel: Digital søknadsportal med kartløsning for inntegning av kjørerute. Muligheter for opplasting av legeattest. Automatisk saksbehandling av § 5 i forskriften, og kanskje § 6 i loven (helikopter). Nasjonale krav lagt inn sammen med krav i kommunale retningslinjer. Automatisk saksbehandling som godkjennes av saksbehandler. Steinkjer kommune har forsøkt å få til et nasjonalt prosjekt på dette. Ingen interesse fra Miljødirektoratet. Det er laget forslag til et slikt prosjekt til DIGInn. Små verneområder: Frasi seg delegering av forvaltningsmyndighet. Frivillig. Kompetanse og arbeidskrevende. Fylkesmannen har egen faggruppe og digitale verktøy sammen med Miljødirektoratet. Kommunen får ikke delta. Dette skaper et A-lag og et B-lag. Biologisk mangfold: digital kartlegging av naturmangfold og forurensning som pålegges av ulike tiltakshavere av kommunen må standardiseres, samles inn og gjøres tilgjengelig i brukervennlige innsynsløsninger slik at informasjonen kan nyttiggjøres i andre saker.
Inderøy	Forvaltning av verneområder blir ikke fulgt opp godt nok. Krever ressurser til administrasjon som ikke følger med forvaltningsoppgaven.
Verdal	Rovvilt: Større og mer profesjonelt skadefellingslag, gjerne i samarbeid med nabokommunene. Gjerne også en mer regional koordinering. Digitalisering av vald og jaktfelt for bedre styring av hjorteviltforvaltningen. Opprydding i små rådyrvald for bedre styring.

	Motorferdsel: Digital søknadsportal med kartløsning for inntegning av kjørerute. Muligheter for opplasting av legeattest. Automatisk saksbehandling av § 5 i forskriften, og kanskje § 6 i loven (helikopter).
Levanger	Rovvilt: Felles skadefellingslag for Levanger og Verdal, evt. samarbeid med Meråker, Stjørdal og andre kommuner Hjortevilt: Fullføre pågående prosjekt om digitalisering av vald og jaktfelt for beregning av tellende areal. Dette danner grunnlaget for fornyelse av lokal forskrift om minsteareal på hjortevilt, som er under utarbeidelse. Hjortevilt: Simulering av beitetilgang for elg de neste 5, 10 og 15 år. Motorferdsel: Digital søknadsportal med kartløsning for inntegning av kjørerute. Muligheter for opplasting av legeattest. Automatisk saksbehandling av § 5 i forskriften, og kanskje § 6 i loven (helikopter).

Vedlegg 4

Hvordan er de ulike fagområdene delegert.

Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv.

Dagens organisering og ressurser/kompetanse Snåsa Steinkjer Inderøy Verdal Levanger

Dagens økonomiske rammeforutsetninger Snåsa Steinkjer Inderøy Verdal Levanger

Styrker og svakheter i dagens organisering Snåsa Steinkjer Inderøy Verdal Levanger.

Landbruk – Jordbruk	**Delegert/Politisk behandling - Lovforvaltning**
Konsesjonssaker	Snåsa: Enkle og kurante saker er delegert, ukurante saker og klagesaker behandles politisk Inderøy: Enkle saker, delegert/komplekse politisk Steinkjer: Delegert, bortsett fra tilleggsareal til landbrukseiendom Verdal: Delegert, klagesaker og saker hvor pris ikke ligger klart innenfor beregnet bruksverdi, og saker hvor eiendom selges som tilleggsareal til annen landbrukseiendom til politisk behandling. Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Forpaktningsloven	Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Odelsloven	Snåsa: Enkle og kurante saker er delegert, ukurante saker og klagesaker behandles politisk Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Jordloven	Snåsa: Enkle og kurante saker er delegert, ukurante saker og klagesaker behandles politisk Inderøy: Enkle saker, delegert/komplekse politisk Steinkjer: Delegert, bortsett fra fradeling av tun og tilleggsareal. Verdal: Delegert, klagesaker og søknader etter § 12 om fradeling av tunet på landbrukseiendom og hvor jord- og skogbruksarealer selges som tilleggsareal til annen landbrukseiendom til politisk behandling. Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Nydyrkingsforskriften	Snåsa: Enkle og kurante saker er delegert, ukurante saker og klagesaker behandles politisk Inderøy: Enkle saker, delegert/komplekse politisk Steinkjer: Delegert

	Verdal: Delegert. Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Gjødselsvareforskriften	Snåsa: Delegert Steinkjer: Delegert Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.

Landbruk - Jordbruk	**Delegert/Politisk behandling - Tilskuddsforvaltning**
Tilskuddsforvaltning, PT, RMP, SMIL, drenering, sykdomsavløsning	Snåsa: Delegert, klagesaker til politisk behandling. Steinkjer, Inderøy: Delegert i sin helhet Verdal: Delegert. Levanger: Delegert i sin helhet.

Landbruk - Jordbruk	**Delegert/Politisk behandling - Utviklingsarbeid**
Innovasjon Norge IBU-midler	Snåsa: Delegert Steinkjer: Delegert i sin helhet Verdal: Delegert. Levanger: Delegert.

Landbruk - Skogbruk	**Delegert/Politisk behandling - Lovforvaltning**
Godkjenning av skogsbilveg kl 3 og 4	Steinkjer politisk Verdal: Delegert Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling. Snåsa: Delegert
Godkjenning av landbruksveg ellers	Steinkjer: Delegert Verdal: Delegert. Snåsa: Delegert Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Driftstilskuddssamarbeidet på veg	Politisk forankret (Innherred og Nidaros)

Landbruk - skogbruk	**Delegert/Politisk behandling - Tilskuddsforvaltning**

NMSK, Skogfond	Steinkjer: Delegert Verdal: Delegert Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling. Snåsa: Delegert
Tilskuddet landbruksveg ellers	Steinkjer: Delegert Verdal: Delegert. Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling. Snåsa: Delegert

Landbruk - Skogbruk	**Delegert/Politisk behandling - Utviklingsarbeid**
Alt	Steinkjer: Delegert Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling. Verdal: Delegert, klagebehandling til politisk behandling. Snåsa: Delegert

Miljø - Forurensning	**Delegert/Politisk behandling - Lovforvaltning**
Vannforskriften	Steinkjer: alt som angår utarbeidelse av Vannforvaltningsplanen går til politisk behandling. Resten behandles administrativt. Verdal, Levanger og Inderøy: som Steinkjer
Avløp (tilsyn, spredt bebyggelse, mindre bebyggelse, oljeholdig avløpsvann, påslipp)	Steinkjer: administrativt Inderøy: administrativt –lokale retningslinjer politisk Verdal: Administrativt. Levanger: administrativt. Temaplan politisk.
Forsøpling	Steinkjer: administrativt Levanger: administrativt Verdal: administrativt. Inderøy: administrativt
Akutt forurensning	Steinkjer: administrativt. MRA vedtas politisk. Inderøy: administrativt. MRA vedtas politisk. Verdal: administrativt. Levanger: administrativt. MRA vedtas politisk.
Bakkeplaneringsforskriften	Levanger: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling. Verdal: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling. Snåsa: Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.

Miljø - Forurensning	Delegert/Politisk behandling - Utviklingsarbeid
Vannforskriften	Steinkjer: alt som angår utarbeidelse av Vannforvaltningsplanen går til politisk behandling. Resten behandles administrativt. Levanger, Verdal og Inderøy: som Steinkjer
Avløp	Steinkjer: administrativt Inderøy: administrativt, og vann- og avløpsplan politisk. Levanger: administrativt. Temaplan politisk.
Forsøpling	Steinkjer: administrativt Inderøy: administrativt Levanger: administrativt.
Akutt forurensning	MRA: politisk
Klima	Inderøy: Delegert/ politisk. Politisk behandling av klimaregnskap og Klima- og energiplan. Levanger: som Inderøy
Bakkeplaneringsforskriften	Levanger: Delegert.

Miljø - Naturforvaltning	Delegert/Politisk behandling - Lovforvaltning
Rovvilt	Steinkjer: Ingen Snåsa: søknader om fellingstillatelse, deltakelse i fellingslag behandles politisk. Verdal: Behandles administrativt. Levanger: søknader om fellingstillatelse er delegert, retningslinjer til politisk behandling.
Motorferdsel	Steinkjer, Levanger, Verdal, Snåsa, Inderøy: § 6 i forskriften behandles politisk, resten behandles administrativt.
Vilt og fisk	Steinkjer: Godkjenning av bestandsplaner og tildeling av hjortevilt samt tildelinger fra viltfond behandles politisk. Resten behandles administrativt. Snåsa: Godkjenning av bestandsplaner og tildeling av hjortevilt samt tildelinger fra viltfond behandles politisk. Verdal: Godkjenning av bestandsplaner politisk. Tildelinger delegert. Levanger: Godkjenning av bestandsplaner og tildeling av hjortevilt samt tildelinger fra viltfond behandles politisk. Resten behandles administrativt. Delegert, prinsipielle saker og klagesaker til politisk behandling.
Verneområder	Steinkjer og Inderøy: administrativt. Høringer og forskrifter behandles politisk. Levanger: FM Miljø er myndighet.

Biologisk mangfold	Steinkjer: administrativt. Kommunedelplan klima og miljø behandles politisk Inderøy: administrativt –Naturmangfoldsplan politisk Levanger: Naturmangfoldloven er sektoroverbyggende, så det gjøres mange vurderinger i ulike enkeltvedtak. Temaplan klima, miljø og energi i kommuneplanens arealdel, behandles politisk Verdal: Naturmangfoldloven er sektoroverbyggende, så det gjøres mange vurderinger i ulike enkeltvedtak. Temaplan klima, miljø og energi i kommuneplanens arealdel, behandles politisk.

Miljø - Naturforvaltning	**Delegert/Politisk behandling - Utviklingsarbeid**
Rovvilt	Steinkjer: administrativt Snåsa: politisk Verdal: Administrativt. Levanger. Administrativt.
Motorferdsel	Steinkjer: utviklingsarbeid behandles politisk, f.eks retningslinjer eller digital søknadsportal Verdal: Utviklingsarbeid behandles politisk. Levanger: utviklingsarbeid behandles politisk, f.eks retningslinjer eller digital søknadsportal
Vilt og fisk	Steinkjer: Hjortevilt: bestandsplaner og tildeling behandles politisk, resten administrativt. Snåsa: politisk Verdal: Delegert, målsetninger og bestandsplaner til politisk behandling. Levanger: Delegert, retningslinjer til politisk behandling
Verneområder	Steinkjer og Inderøy: administrativt. Høringer i forbindelse med vern behandles politisk. Levanger: Høringer i forbindelse med vern behandles politisk. Verdal: Høringer i forbindelse med vern behandles politisk.
Biologisk mangfold	Steinkjer: administrativt - Klima og Miljøplan politisk (inkluderer biologisk mangfold) Inderøy: administrativt –Naturmangfoldplan politisk Levanger: Naturmangfoldloven er sektoroverbyggende, så det gjøres mange vurderinger i ulike enkeltvedtak. Temaplan klima, miljø og energi i kommuneplanens arealdel, behandles politisk

	Verdal: Naturmangfoldloven er sektoroverbyggende, så det gjøres mange vurderinger i ulike enkeltvedtak. Temaplan klima, miljø og energi i kommuneplanens arealdel, behandles politisk.

Vurdering av gevinst og utfordringer med samarbeid – Landbruk (jordbruk og skogbruk)

Formene for samarbeid vil gi ulik grad av fordeler og utfordringer. I punktene under er det i hovedsak tatt utgangspunkt i vertskommunemodellen, som er den mest omfattende samarbeidsmodellen. De andre samarbeidsmodellene vil ikke gi noen økonomiske gevinster, men kun faglige gevinster.

1) Økonomiske gevinster ved et formalisert arbeid

I utgangspunktet hadde vi sett for oss at det kunne være mulig med noen besparelser av ressurser innenfor ledelsesleddet – landbrukssjef/fagledерstillinger. Ved gjennomgang av hvor mye lederoppgaver som utføres på fagområdet, fant vi at det meste av lederoppgavene allerede var løftet opp til neste/høyere nivå. Landbrukssjef/fagledерstillingene blir for det meste brukt til å utføre fagoppgaver/saksbehandling innen jord- og skogbruk. Det er derfor lite og spare på reduksjon av ressurser innenfor ledelsesleddet.

I Levanger kommune ble enhet for landbruk slått sammen med enhet for arealforvaltning, med en felles enhetsleder i 2020, så her er det allerede spart inn mye på ledelsesleddet.

Ved en sammenslåing av landbrukskontorene i Innherredskommunene vil det etter arbeidsgruppas vurderinger bli flere saksbehandlere innenfor de ulike fagområdene og dermed oppstår behov for flere fagledere.

Oppstartskostnader (programvare, saksbehandlingssystemer, kjøre/tidsbruk, samlokalisering) vil være nødvendig for å få til et formalisert samarbeid.

<u>Muligheten for å effektivisere tjenestene vil avhenge av en del forutsetninger:</u>

- Samme saksbehandlings- og arkivsystemer og IT-løsninger i alle 5 kommuner
- Mulighet for å fatte enkeltvedtak for alle kommunene (full vertskommuneløsning)

2) Gevinster ved et faglig formalisert samarbeid med samlokalisering av tjenestene

- Flere oppgaver/områder som i dag må bortprioriteres, vil kunne bli bedre ivaretatt. Dette gjelder spesielt utviklingsarbeid og proaktiv virksomhet ift. Landbruksnæringa. Også flere kontrolloppgaver vil kunne ivaretas bedre. Større samlet kapasitet for å løse "alle" oppgaver
- Større fagmiljø og faglig diskusjonsforum
- Mindre sårbarhet, mer robust enhet, bedre beredskap ved fravær av personell
- Konsentrere seg om færre fagfelt og bli bedre på «sitt» fagområde (gjelder spesielt små kommuner med lave stillingsressurser på hvert fagfelt)
- Samordning av rutiner, saksbehandling, dokumentasjon og likebehandling gir forutsigbarhet for innbyggere i alle involverte kommuner
- Samordning av kontroll og ulovlighetsoppfølging
- Spesialisering og stor saksmengde er positivt i forhold til håndtering av krevende saker/"problemsaker" og vil kunne gi samdriftsfordeler/effektivitet.
- Reduserte kostnader til programvare og drift av tekniske løsninger (på lang sikt)
- Sparte personalkostnader (minimalt)

Ulemper ved et faglig formalisert samarbeid med samlokalisering av tjenestene

- Landbruksforvaltninga bør være tilstede lokalt i de store landbrukskommunene
- Lengre fysisk transportavstand og dårligere tilgjengelighet for landbruksnæringa/ gårdbrukerne
- Mindre lokalkunnskap og kjennskap til landbruksnæringa i hver enkelt kommune kan gi dårligere saksbehandling og lengre behandlingstid
- Mindre kontakt/nærhet til tverrfaglig miljø (andre fagfelt/virksomheter) i egen kommune, f.eks. plan, byggesak, teknisk, utedrift, miljø. Dette vurderes som svært viktig.
- Større reiseavstander for befaring/kontroll/tidsbruk - effektivitetstap
- Kostnader knyttet til å få samme IT-løsninger, saksbehandlings- og arkivsystemer i alle kommuner (forutsetning for faglig formelt samarbeid)
- Utfordrende å være like «tett på» de kommunene som ikke er vertskommune, som kan føre til at tjenestene oppleves om dårligere i perifere områder
- Saksbehandling med enkeltvedtak på tvers av kommuner krever vertskommunemodell, jf. kommuneloven § 19 og § 20 (forutsetning for full delegering til en samlet landbruksenhet på Innherred) - delegasjonsreglementet
- Mister fleksibilitet ved arbeidstopper (typisk rundt frister på PT/RMP), når det kan brukes av personell på tvers av andre fagområder/fagfelt
- Lengre avstand til kommunedirektør og administrativ ledelse
- Lengre avstand til politisk ledelse og prosesser - manglende forankring
- Redusert mulighet for å være «tett på» politiske og administrative prosesser i kommunene, for eksempel planprosesser, temaplaner. Nærhet til den kommunale organisasjonen og særlig med plan og byggesak vurderes å være svært viktig for å ivareta jordvern og landbruksnæringas interesser ifm planarbeid og jordlovsbehandling.
- Oppstartskostnader ved evt. samlokalisering, avtalt reisetid i arbeidstida (de første årene)
- Ulempen på sikt er sentralisering av fagkompetanse fra distriktskommuner.
- Ved evt. samlokalisering bør behov for satellitt-kontorer vurderes

3) Kan man oppnå en større tyngde v/formalisert samarbeid faglig, rekrutteringsmessig og på utviklingssiden?

- Faglig tyngde: Ja, det har vi svart på i punkt 2)
- Rekrutteringsmessig: Ja, lettere å få den beste og spesialiserte kompetanse til bestemte fagområder. Vanskeligere å dekke alle fagfelt i kombinerte stillinger – «potet-stillinger» (spesielt i mindre kommuner). Mer attraktiv for jobbsøkere.
- Utviklingssiden: Ja, lettere å drive med utviklingsarbeid når du er litt mer spesialisert og del av et større fagmiljø. Når det er mange andre arbeidsoppgaver som må prioriteres først, er det vanskelig å sette av tid til proaktivt utviklingsarbeid, oppsøkende virksomhet ift. landbruksnæringa og prosjektarbeid.

Konklusjon:
For fagområdet Landbruk (jordbruk, skogbruk og utviklingsarbeid) er det få muligheter for å kunne redusere antall stillinger ved et formalisert faglig samarbeid med sammenslåing av kontorer (full vertskommunemodell).

Dette fordi rasjonaliseringsgevinsten på lederplan allerede i stor grad er tatt ut i de fleste kommuner. En sammenslåing og spesialisering av tjenestene vil også medføre behov for en ny koordineringsfunksjon i form av fagledere eller seksjonsledere. Dette vil lett kunne spise opp en eventuell effektivitetsgevinst.

Generelt er saksmengden så stor at tjenestene sliter med å oppfylle kravene til forsvarlig behandling av lovpålagte oppgaver med dagens ressurser. Formalisert samarbeid vil imidlertid gi mulighet for mer effektiv saksbehandling med bedre kvalitet. Det er da en forutsetning at tjenestene kan ivareta flere oppgaver som i dag ikke har blitt prioritert innenfor gjeldende rammer.

Merk at de ulempene ved faglig samarbeid som er beskrevet under avsnitt 2), i hovedsak gjelder forhold som er aktuelle ved en eventuell fysisk samlokalisering (Vertskommunemodellen).

Arbeidsgruppa vil også poengtere at det fra så vel sentralt politisk hold som fra Statsforvalterens side, stadig blir pekt på de muligheter og det ansvar som hviler på kommunene og landbruket innen miljø-, energi- og klimaforvaltning, samt utvikling av nye arbeidsplasser knyttet til både grønn og blå sektor. Det vurderes å være et misforhold mellom forventningene og de muligheten de kommunale tjenestene har til å møte disse. Et styrket interkommunalt samarbeid hvor en opprettholder nødvendig bemanning, og prioriterer å styrke kompetansen vil kunne utgjøre et vesentlig skritt i riktig retning i så måte.

Ressursbruk på landbrukskontorene - Jord og skog/utmark:

Årsverk på landbrukskontoret:

Kommune:	Jordbruk	Skog/ utmark	Miljø/ natur-forvaltning/ motorferdsel	Herav brukes:	Utviklings-oppgaver	Fagansvarlig ledelse	Personal-Økonomi-ledelse.
Snåsa	1,4	0,5	0,7		0	0	0
Steinkjer	4,5	1,5	1,3		0,3	0,2	0,3
Inderøy	1,5	0,4	1		0,1	0,1**	0,1**
Verdal	3,0	1	1		0,2	0,3	0,2
Levanger	3,2	1,2 *	1,5 *		0,1	0,2	0,2
SUM:							

* Skogbrukssjefen på Levanger er også skogbrukssjef for Frosta kommune, samt adm. kommuneskogene i Levanger. Dette tilsvarer ca. 25-30 % utkjøp. Det er derfor tatt ut 30 % av ressursen på skogbruk, ettersom denne er eksternt finansiert. Rådgiver utmark i Levanger kommune er sekretær /adm. for fjellstyrene i Levanger. Dette tilsvarer ca. 20 % utkjøp som også er eksternt finansiert. Videre er det en ekstra ressurs på 20 % på behandling av motorferdsel-saker i Levanger kommune (kjøp av tjenester fra Servicekontor). Dette er lagt til samlet ressurs på fagområdet miljø og naturforvaltning.

**For Inderøy Kommune ligger fagledelse og personal/økonomi til enhetsleder for Plan Landbruk og Miljø (byggesak, oppmåling, plan, landbruk, Miljø). Mens utviklingsoppgaver tradisjonelt tilleggsnæringer ligger til Næringssjefen som vanskelig kan tallfestes.

Jordbruket og husdyrbruket i kommunene:

Kommune	Jord-bruks-areal totalt daa.	Full-dyrka jord, daa.	Korn-areal, daa.	Eng-/gras/grovfôr. areal daa.	Potet/ Grønn-saker/ frukt/ Bær	Besetninger Melk	Besetninger Amme-kyr.	Besetninger Svin. Smågris og slakte-gris	Besetninger sau og geit.	Besetninger Kylling/verpe-høns	Besetninger Bifolk/ kanin/ lama	Total tilskudds-forvaltning jordbruk MNOK *

					daa.							
Snåsa	38.323	33.953	10.321	22.975		39	23	7	20	4	3	48 MNOK
Steinkjer	172.726	160.129	71.614	97.492	529	125	105	24	90	79	11	220 MNOK
Inderøy	66.479	53.947	26.228	34.963		50	42	35	27	4	3	69 MNOK
Verdal	84.638	77.189	35.123	40.627	1395	57	49	49	63	15		86 MNOK
Levanger	134.423	122.383	60.340	67.657	4317	79	75	50	51 + 13 = 64	32 + 22 = 54	9 + 2 + 2 = 13	163 MNOK
SUM:	496.589	447.598	203.626	263.714		350	269	165	264	156	30	586 MNOK

*Total tilskuddsforvaltning er summert alle tilskuddsordninger i jordbruket i hver kommune.

Skogbruket i kommunene - skogbruksareal og saksmengder – antall (2020)

Kommune	Produktivt skogbruks-areal daa.	Skogfond/ NMSK (antall)	Landbruks-veger	Tilskudd til skogsdrift	Tilskudd til skogsveger	Total tilskudds-forvaltning skog MNOK
Snåsa	400.000	85	4	9	8	1,25 MNOK
Steinkjer	885.500	211	7	37	7	4,3 MNOK
Inderøy	238.885	70	4	7	2	1,0 MNOK
Verdal	423.000	55	1	2	1	1,26 MNOK
Levanger	270.000	72	2	3	3*	1,4 MNOK
SUM:						**9,21 MNOK**

*Levanger kommune har også en funksjon i forhold til prioritering og administrering av tilskudd til skogsveger i Nidaros og Innherredskommunene.

Saksmengder – antall (2020)

Kommune	PT-saker	RMP	SMIL	Tiltak i beite-områder	Tilskudd til beitelag	Nydyrking	Drenering	Jordlovs-vedtak	Konsesjons-vedtak	Sykdoms-avløsning	Avlingsskade
Snåsa	116	94	20	1		18	11	3	3	30	17
Steinkjer	542	336	22	6	5	31	49	41	19	87	215
Inderøy	210	115	20	2	2	16	21	12	8	40	15
Verdal	307	151	27	9		17	40	20	20	40	27
Levanger	431	228	21	6	2	9	52	9 + 26 = 35	8	43	18
SUM:	**1606**	**924**	**110**	**24**	**9**	**91**	**173**	**111**	**58**	**240**	**292**

Beskrivelse/tolkning:

.....

Pålagte oppgaver/prioriterte saker:

Tilskuddsforvaltning (behandling og kontroll)

- Produksjonstilskudd og avløsertilskudd til ferie og fritid
- Regionale Miljøprogram (RMP) inkl. gås
- Tilskudd til drift av beitelag (OBB)
- Tiltak i beiteområder
- Drenering
- Spesielle Miljøtiltak i landbruket (SMIL)
- Refusjon av avløsning ved sykdom
- Avlingssvikt
- Innovasjonsvirkemidler IBU-midler

Lovforvaltning

- Konsesjonsbehandling og egenerklæring om konsesjonsfrihet (boplikt)
- Matrikkel
- Jordlovsbehandling inkl. alle forskrifter (gjødselvareforskrift, driveplikt)
- Søknad om nydyrking
- Vedlikehold landbruksregisteret, gårdskart (AR5)
- Utbyggingssaker Innovasjon Norge - tradisjonell bruksutbygging og tilleggsnæring.
- Adm. av veterinærvakt
- Skogfondshåndtering
- Driftstilskudd i skogbruket
- Tilskudd til skogsveger
- Landbruksvegsaker
- Politiske saker
- Planarbeid
- Autorisasjon sprøytesertifikat

Oppgaver som ikke får tilstrekkelig prioritet/oppmerksomhet:

- Utvikling av næringen og tilleggsnæringer
- Fokus på kompetanseheving og kvalitetssikring
- Rådgivning og veiledning.
- Deltakelse i planprosesser, kommunedelplaner, reguleringsplaner - jordvern
- Internkontroll, tilskuddskontroll
- Kontroll driveplikt, boplikt.
- Kontroll spredeareal

Vurdering av gevinst og utfordringer med samarbeid – Naturforvaltning og Miljø

Formene for samarbeid vil gi ulik grad av fordeler og utfordringer. I punktene under er det i hovedsak tatt utgangspunkt i vertskommunemodellen som er den mest omfattende samarbeidsmodellen.

1) **Økonomiske gevinster v/et formalisert arbeid**
   Det er ikke mulig å se for seg en økonomisk gevinst ut ifra dagens situasjon, med unntak av innkjøp av fagsystemer på lang sikt. Felles innkjøp gir lavere pris. Oppstartskostnader (programvare, saksbehandlingssystemer, tid, samlokalisering) vil være nødvendig for å få til et formalisert arbeid.

   Det er behov for fagleder. Vi har ikke rom for å bli færre ansatte, vi har derimot behov for flere saksbehandlere. Vi har i dag enkelte oppgaver som ikke blir dekket fordi vi er lavt bemannet. Det er forskjeller mellom kommunene hvor godt kommunen er bemannet på naturforvaltning og miljø. Hvilke oppgaver dette berører er avhengig av kommunens bemanning, prioriteringer og saksbehandlerens kompetanse. Dette gjelder både lovpålagte og utviklingsoppgaver. Utviklingsoppgaver gjør vi lite av. Vedlagte regneark viser bredden av fagfelt innen naturforvaltning og miljø.

2) **Eventuelle gevinster v/faglig formelt samarbeid**
   - Bredere og mer utfyllende kompetanse, flere oppgaver som vi har kan bli dekket
   - Flere oppgaver/områder blir ivaretatt som vi i dag må bortprioritere. Dette krever tilførsel av ressurser
   - Egen faglig leder for naturforvaltning og miljø
   - Større mulighet for spesialisering der det trengs
   - Større fagmiljø, mer faglig støtte
   - Mindre sårbarhet, mer robust enhet
   - Bedre juridisk kompetanse, mer samordnet forståelse
   - Samordning av saksbehandling og rutiner gir forutsigbarhet for innbyggere (separate avløp spesielt)
   - Reduserte kostnader til programvare og drift av tekniske løsninger
   - Gi rom for nye løsninger med programvare (søknadsportal motorferdsel, avløp, kartløsninger)
   - Samordning av tilsyn og ulovlighetsoppfølging (forurensning)
   - Samordnet vurderinger og praksis for naturforvaltning og miljøsaker som krever at vi ser over kommunegrensene

3) Ulemper v/faglig formelt samarbeid

- Mindre kontakt/nærhet til tverrfaglig miljø (andre fagfelt/virksomheter) i egen kommune
- Mindre lokalkunnskap
- Lengre avstand og dårligere tilgjengelighet for innbyggere
- Lengre avstand til kommunedirektør og administrativ ledelse
- Lengre avstand til politisk ledelse
- Større reiseavstander for befaring/tilsyn/annet
- Utfordrende å være like «tett på» de kommunene som ikke er vertskommune
- Ulike dataverktøy og saksbehandlingssystem
- Saksbehandling med enkeltvedtak på tvers av kommuner krever vertskommunemodell, jf. kommuneloven § 19 og 20
- Mister fleksibilitet med bruk av personale på tvers av fagområdene
- Redusert mulighet for å være «tett på» politiske og administrative prosesser i kommunene, for eksempel planprosesser, temaplaner
- Utfordring med ulike datasystem og retningslinjer
- Ulik politisk styring av saksfelt (for eksempel motorferdsel og rovdyr m.m.)
- Kostnader knyttet til like tekniske løsninger, programvare og saksbehandlingssystem (forutsetning for faglig samarbeid)

4) Kan man oppnå en større tyngde v/formalisert samarbeid faglig, rekrutteringsmessig og på utviklingssiden?

- Faglig tyngde: Ja, det har vi svart på i punkt 2)
- Rekrutteringsmessig: Ja, lettere å få den beste og spesialiserte kompetanse til bestemte fagområder.
- Utviklingssiden: Ja, lettere å drive med utviklingsarbeid når du er litt mere spesialisert og del av et større fagmiljø, men det krever at det ansettes personer med riktig fagkompetanse på disse fagområdene.

Ressursbruk 2020 på Naturforvaltning og Miljø

Kommune	**Naturforvaltning**	**Miljø (forurensning/Klima)**	**Sum**
Snåsa	0,5 (motorferdsel)	0	0,5
Steinkjer	0,7	0,6	1,3
Inderøy	0,5	0,5	1
Verdal			
Levanger			
Sum			

Utredning av regionalt samarbeid innen tekniske tjenester – kart, oppmåling og matrikkel

Bakgrunn

Denne utredningen er arbeidet fram etter en felles politisk bestilling fra kommunestyrene i kommunene Verdal, Levanger, Inderøy, Steinkjer og Snåsa om å utrede mulighetene for utvidet interkommunalt samarbeid. Denne delrapporten omhandler muligheter og utfordringer med et slikt samarbeid innenfor fagfeltene kart, oppmåling og matrikkel.

Utredningsgruppen har bestått av Alf Roksvåg og Vidar Olsen fra Innherred kommunesamarbeid (Verdal og Levanger), Lars Magnus Billdal og Simen Nygaard (Steinkjer) og Jarle Rennan (Inderøy). Innspill fra Snåsa er gitt til gruppen fra Are Tomter.

Dagens situasjon

Organisatorisk

Dagens organisering og mengden ressurser/kompetanse er ulik mellom kommunene. Verdal og Levanger har felles kart- og oppmålingskontor med et kommunesamarbeid, mens i Inderøy, Snåsa og Steinkjer er fagområdet organisert under «teknisk sjef»

Inderøy kommune

I Inderøy kommune er fagområdene organisert i enhet plan, landbruk, miljø under sektor plan, landbruk og kommunalteknikk. Enheten ledes av enhetsleder under sektorleder.

Arkiv: Digitale arkiv for Inderøy kommune fra 1999 og for tidligere Mosvik kommune fra 2007 til 2011. Historisk arkiv er analogt i papir, og må skannes.

Funksjon	*Stillinger*	*Oppgaver*	*Antall saker 2019*	*Budsjett 2020*
3030 Oppmåling (selvkost)	1 ingeniør	Oppmålingsforretninger inkl. matrikkelføring. Adressering, vegnavn (sekretær utvalg).	Ca. 70 forretninger o.l.	Pr.14.12.20 kr. 840.000 i gebyr
		Meglerpakke. Matrikkelføring av bygg/føring av tiltak for byggesak. Geovekst-prosjekter Støtte andre enheter. Egenerklæringer konsesjonsfrihet. Kvalitetsheving av matrikkelen – mye arbeid, men VELDIG viktig for kvalitet i all annen eiendomsrelatert	476 meglerekspederinger (komm.avgifter og tilkn. ikke med). NN byggesaker/tiltak Ca. 100 egenerklæringer pr år	Pr. 01.12.20 ca kr 120.000 i totalt gebyr

		saksbehandling i kommunen! Føring av jordskiftesaker (ikke gebyrbelagt)		

Fagsystemer

Forvaltning	*Innsyn saksbehandlere og publikum*	*Analyse, dataflyt, temakart*
GISLine og QMS inkl. SFBK. Plansynkronisering har vi pr.dd ikke. Moduler som beskrevet i regneark fra Norkart.	Kommunekart (Proff). Matrikkelinnsyn. Moduler som beskrevet i regneark fra Norkart.	

Steinkjer kommune

I Steinkjer kommune er fagområdene en del av enhet byggesak og oppmåling tilhørende teknisk etat. Enheten ledes av enhetsleder under etatsleder.

Arkiv: Historisk byggesaksarkiv digitalt, inkl. målebrev. I sluttfasen av digitalisering av byggesaksarkiv fra tidl. Verran kommune, men målebrev er ikke skannet.

Totalt 4,2 årsverk. Begge landmålere forventes å tilegne seg landmålerbrev ved behov.

Regnskap-/budsjettmessig delt i to funksjoner (i tillegg byggesak og eiendomsskatt på enheten):

Funksjon	*Stillinger*	*Oppgaver*	*Antall saker 2019*	*Budsjett 2020*
3030 Oppmåling (selvkost)	2 landmåler, 1 ingeniør, 0.1 leder	Oppmålingsforretninger inkl. matrikkelføring. Adressering, stedsnavn.	Ca. 200 forretninger o.l.	U: 2.200.000 I: 1.950.000 Netto: 250.000
3031 Kart	1 ingeniør, 0.1 leder	Drift geodataløsninger, forvaltning/vedlikehold geodata inkl. plandata i henhold til FDV-avtale. Geovekst-prosjekter. Støtte for andre enheter i kommunene.		U: 2.500.000 I: 0 Netto: 2.500.000

Fagsystemer

Forvaltning	*Innsyn saksbehandlere og publikum*	*Analyse, dataflyt, temakart*
GISLine og QMS inkl. SFBK og plansynkronisering. Moduler som beskrevet i regneark fra Norkart.	Kommunekart (Proff). Matrikkelinnsyn. Moduler som beskrevet i regneark fra Norkart.	QGIS, FME

Snåsa kommune

I Snåsa Kommune kjøpes tjenester fra konsulent/Grong Kommune for det måletekniske arbeidet /kartforretningsarbeid. Matrikkelføringen (og annet administrativt arbeid) skjer i kommunen (30%).

Verdal og Levanger (Innherred kommunesamarbeid Geodata og oppmåling (Innherred)

I Verdal kommune og Levanger kommune er fagområdene organisert i et interkommunalt samarbeid. Samarbeidet ledes av daglig leder som rapporterer til et styre som består av kommunenes rådmenn.

Arkiv: Digitale byggesaks/delesaksarkiv. Historiske målebrev analoge på papir.

Totalt 5,8 årsverk inkl. daglig leder som har personal- og økonomiansvar. Regnskap-/budsjettmessig delt i 2 funksjoner:

Funksjon	*Stillinger*	*Oppgaver*	*Antall saker 2019*	*Budsjett 2020*
3030 Matrikkelgebyrer (selvkostområde)	2,8 landmålere, 0,2 daglig leder	Oppmålingsforretninger inkl matrikkelføring. Diverse måleoppdrag, eks AR5 for landbruk.	261 oppmålingsforretninger o.l.	Utgifter inkl. lønn: 2.845.284 Inntekter: 2.786.400 Netto: 58.884
3031 Salg og forvaltning av geodata	2 saksbehandlere, 0,8 daglig leder	Meglerpakke, matrikkelføring av bygg/føring tiltak for byggesaksavdelingene, adressering, drift geodataløsninger, forvaltning/vedlikehold geodata inkl. plandata i henhold til FDV-avtale. Geovekst-prosjekter. Støtte for andre enheter i kommunene.	1.080 meglerekspederinger, 415 tiltak/byggesaker	Utgifter inkl. lønn: 2.516.421 Inntekter: 1.341.440 Netto: 1.174.981

Fagsystemer

Forvaltning	*Innsyn saksbehandlere og publikum*	*Analyse, dataflyt, temakart*
GISLine og QMS inkl. SFBK og plansynkronisering. Moduler som beskrevet i regneark fra Asbjørn (Norkart).	Kommunekart (Proff). MatrikkelInnsyn. Moduler som beskrevet i regneark fra Asbjørn (Norkart). Noen få egenproduserte løsninger i Leaflet og Carto.	QGIS, PostGIS database, FME

Dagens økonomiske rammeforutsetninger

Alt arbeid etter matrikkelloven skal gjøres til selvkost. Innherred har midler på selvkostfondet i dag, mens de andre kommunene ikke har det. Dette gjelder i all hovedsak oppmåling, men også noe av kommunenes matrikkelføringsarbeid. I selvkostberegningen inngår all lønn til landmålere, mens lønn til andre medarbeidere i fagområdet bare unntaksvis dekkes av gebyrinngangen.

Arbeidsoppgaver

Oppmåling

V/L har en organisering som fungerer godt (kommunesamarbeid fra 2018).

Delingssaker behandles av byggesaksbehandlere i alle kommunene. Erfaringsmessig gode nok vedtak for gjennomføring av oppmålingssakene, dette er veldig viktig da «oppmåler» skal følge vedtakene som fattes, lite mulighet for avvik. Fordel med dialog mellom saksbehandler og «oppmåling».

Matrikkel

Bygg

V/L - fører bygningsdata for begge kommunen (har samarbeidsavtale med kommunene, ligger ikke inne i selvkost). De ajourfører også AR5. De ønsker å føre byggesakene både for å ha god oversikt over tiltak (enkelt å se hvor kartleggingsprosjekt bør foretas) samt at dette er en oppgave kommunen får betaling for gjennom GEOVEKST.

Steinkjer - fører byggesak sakene sine selv i Matrikkelen.

Inderøy - fører oppmåling tiltak/byggesak.

Viktig med byggetillatelser som på enkelt vis viser informasjonen som skal inn i Matrikkelen; flere typer arealer, etasjer, tilknytninger vann/avløp etc.

Snåsa -

Adresse

Hos alle kommunene er det kart- og oppmålingsavdelingen om administrer adresseringen og tildeler adresser ved behov. I Inderøy og Steinkjer er det oppmålingsavdelingen som har ansvar vegnavnsaker etter stedsnavnloven, mens i Verdal og Levanger er det plan- og kulturavdelingen som gjennomfører disse.

Eiendom

V/L, Steinkjer, Inderøy gjennomfører alt selv.

Snåsa – matrikkelfører selv (oppmålingsarbeidet gjøres av ekstern)

Generelt

Etter hvert som mere digitaliserer og automatiseres så må det gjennomføres kvalitetshevingsprosjekter/ gjennomgang av feilrapporter i matrikkelen som krever både ressurser og god lokalkunnskap. Noe kan tas med i selvkostberegningene.

Kart

Alle bruker applikasjoner fra Norkart innen dette fagfeltet (men ikke innen eskatt og VA)

V/L har avtale med Norkart ang. drift/vedlikehold

Snåsa, Steinkjer og Inderøy har applikasjonsdrift fra Norkart

V/L bruker både QGIS (brukes også av planleggere) og FME. De gjør også sosi-kontroll av planer for begge kommunene.

Sammenligning med andre kommuner (bemanning)

Det er innhentet informasjon om bemanningen og organiseringen i kommuner som er befolkningsmessig sammenlignbare med det aktuelle samarbeidsområdet. En skjematisk sammenligning av de utvalgte kommunene sees under:

	SSBs tall (Kommunefakta)					
			Boliger			
	Innbyggere	Landareal	Eneboliger	Leiligheter	Hytter	Sum boliger
Sarpsborg	57 121	370	13 000	4 600	2 800	20 400
Sandefjord	64 013	414	14 500	5 000	2 800	22 300
Bodø	52 397	1 311	10 000	7 000	2 700	19 700
Samlet Innherred	68 251	6 519	21 700	4 630	7 300	33 630
Steinkjer	24 240	1 937	7 500	1 900	2 500	11 900
Levanger	20 160	610	6 100	1 300	2 200	9 600
Verdal	14 989	1 475	4 400	1 200	1 400	7 000
Inderøy	6 802	351	2 800	200	800	3 800
Snåsa	2 060	2 146	900	30	400	1 330

Ledere hos disse kommunene har gitt en oversikt over dagens bemanning på kart, oppmåling og matrikkel. Deres oversendte svar under:

Sarpsborg kommune (Espen Danevad, teamleder kart)

3 stillinger på landmåling, hvor en matrikkelfører egne saker (behov for 1 landmåler til).
0,5 stilling på matrikkelføring av eiendom, dvs. oppmålingssaker, rettesaker, jordskiftesaker og saker fra SVV. (behov for en halv stilling til)
3,5 stillinger på GIS (kartforvaltning FKB og plan, temakartproduksjon, 3D, webkart m.m.)
1 stilling matrikkelføring bygg (+ FKB bygg og tiltak)
1 stilling på matrikkelføring av adresse
1 stilling på diverse oppgaver innenfor fagområdene, inkl. ledelse
Totalt ca. 11 stillinger.

Sandefjord kommune (Robert Bergan, enhetsleder Geodata- og oppmålingsenheten)

1 x leder (administrasjon, matrikkelsaker, koordinering etc)
5 x landmålere (fører hverandres saker)
1 x matrikkelfører bygningsinformasjon
2 x GIS (analyse, temakart, støtte i planarbeid etc)
1 x kartforvaltning/tilrettelegging av planer m.m.

Vi er jo en relativt liten, men folkerik kommune. Stor aktivitet, både ifm. næringsliv, fritidsboliger i strandsone, samferdsel etc.

Totalt ca. 10 stillinger

Bodø (Inger Margrete Eggen, seksjonsleder Oppmåling, Bygg og Miljø)

I Bodø kommune er det per nå ansatt seks landmålere som jobber med eiendomsoppmåling, tre matrikkelførere og tre som jobber med kartforvaltning (en av stillingene jobber mest med tegning av reguleringsplaner og temakart). I tillegg har vi en halv stilling som jobber med levering av meglerpakker og en stilling som jobber med planregisteret.

Det må nevnes at oppmåling og matrikkel også utfører tjenester for to mindre nabokommuner.

Totalt ca. 13 stillinger

	Oppmåling	GIS/ Kart	Matrikkelføring				Diverse	Sum
			Eiendom	Bygg	Adresse	Total		
Sarpsborg	4	3,5	1	1	1	3	1	11,5
Sandefjord	5	3		1		1	1	10
Bodø	6	3				3	1,5	13,5
Samlet Innherred	5,8	3,0	-	-	-	0,3	2,2	11,3
Steinkjer	2	1				-	1,2	4,2
Levanger + Verdal	2,8	2				-	1,0	5,8
Inderøy	1					-		1
Snåsa						0,3		0,3

Et forsøk på sammenligning direkte på antall stillinger gir den overstående oversikten, men det er mange forbehold ved denne tabellen. Snåsas oppmålingsarbeider er ikke medregnet, heller ikke ev. kartforvaltning. Inderøy har noe av ansvaret for GIS lagt til planingeniør, men dette er ikke en prioritert oppgave og er i praksis en svært liten stillingsprosent i dag. Steinkjer kommunes matrikkelføring av bygninger er fordelt på byggesaksbehandlerne.

Arbeidsmengden på kart, oppmåling og matrikkel er heller ikke direkte knyttet til antall innbyggere, men heller knyttet til aktivitetsnivået i samfunnet, landarealet og eiendomsoppbyggingen. Sarpsborg og Sandefjord er typiske bykommuner med begrenset omland, mens Bodø er en bykommune med mer omland. De samlede innherredskommunene har fem ganger større areal enn Bodø, og dertil større reiseavstander til utkantene av området.

Sammenlignet med de andre kommunene er det en vesentlig større antall hytter i de samlede innherredskommunene. Disse hyttene gir spesielt utslag i økt oppmålingsressursbehov pga. reiseavstander.

Antall ansatte på GIS/kart er ikke like avhengig av verken areal eller innbyggertall, men i aktivitetsnivået og antall brukere av kartløsningene.

Teknisk

Fagsystemer

En vesentlig del av kostnadene i kart og oppmålingsfagene er knyttet til programvare. Dette er programmer som brukes i bl.a. forvaltningen av kartdata og matrikkel internt, analyser for planprosesser og gir innsyn til kommuneorganisasjonen, innbyggere og utbyggere.

Alle kommunene har pdd. programvareavtale med Norkart. Kundeansvarlig Asbjørn Sundbye hos Norkart (epost sendt til Jarle E. Rennan 12.02.2020), har prøvd å skissere dagens situasjon og ev. konsekvenser av interkommunale fellesløsninger:

Jeg har tatt ut rapporter som viser årlige kostnader for kommunene du spør om. Som du vil se er det forskjell på lisenser og kostnader, og jeg prøver meg derfor med en kort forklaring på bakgrunnen for dette.

- *Prismodellen til Norkart bygger på en skalering ut fra innbyggertall. Dette gjelder både for innkjøp av lisenser, og årlig vedlikeholdskostnad.*
- *Hvis flere kommuner går sammen og etablerere et felles kundeforhold vil dette i de fleste tilfeller medføre rimeligere innkjøp og årlig kostnad. Premissene for å kunne fremstå som en kunde er:*
    - *Kommunene må etablere en felles portefølje for programvarelisenser*
    - *Kommunene drifter programvaren i samme servermiljø, alternativt Norkart Applikasjonsdrift*
    - *Norkart registrerer kommunene på en kundeavtale med en felles kontaktperson og felles fakturaadresse*
- *Norkart har tidligere inngått en slik avtale med Levanger og Verdal gjennom Innherred kommunesamarbeid*
- *Snåsa er registrert på en tilsvarende samarbeidsavtale gjennom IKT Indre Namdal*
- *Steinkjer og Inderøy forhandlet frem felles tilbud for overgang til Norkart Applikasjonsdrift*

Noen kommentarer til ulikheter innen lisenser kommunene har:

- *Snåsa, Inderøy og Steinkjer bruker Norkart sin programvare innen fagområdet VA. Levanger/Verdal bruker Powel sine løsninger for dette fagområdet.*
- *Snåsa, Inderøy og Steinkjer drifter programvaren på Norkart Applikasjonsdrift. Levanger/Verdal drifter i eget miljø, men har inngått Oppgraderingsavtale som sikrer at konsulent fra Norkart holder programvaren oppdatert på deres servere.*
- *Levanger/Verdal har noe mer funksjonalitet knyttet til Kommunekart, innbyggerløsninger og e-Torg*
- *Levanger/Verdal har innført løsning for automatisk produksjon av Meglerpakker*
- *Levanger/Verdal og Steinkjer har lisenser for FME-programvare*

Et forsøk på å vise forskjellene og likhetene er samlet på neste side:

	Snåsa	Innherred	Inderøy	Steinkjer
	Årsbeløp (u/mva)			
Avtalt GISLINE vedlikehold med Kommunekart				kr 465 000
GISLINE Landmåling		kr 34 860	kr 31 740	
GISLINE Matrikkel	kr 10 194	kr 140 972	kr 55 886	
GISLINE Oppmålingsforretning		kr 39 606	kr 19 810	
GISLINE Arealplan	kr 5 684	kr 23 858	kr 15 808	
GISLINE Planregister	kr 3 665	kr 16 152	kr 8 104	
GISLINE Trans		kr 9 440		
GISLINE ByggAreal		kr 14 372		
GISLINE QMS med Synkronisering		kr 18 056		
GISLINE Kartforvaltning	kr 19 385	kr 122 802	kr 54 970	
Oppgraderingsavtale		kr 37 700		
GISLINE Dataflyt	kr 9 863	kr 52 460		
GISLINE WEB Matrikkel	kr 3 665		kr 13 590	
GISLINE WebPlan			kr 8 104	
GISLINE Dataflyt			kr 19 110	
Kommunekart	kr 9 863	kr 52 460	kr 22 560	
Kommunekart Proff	kr 9 863	kr 52 460	kr 28 670	
Kommunekart Klientbygger		kr 34 980		
Kommunekart Befolkningsanalyse		kr 25 860		
Automatisk Situasjonskart		kr 14 360		
Kommunekart Historiske flybilder		kr 24 670		
Norkart Applikasjonsdrift	kr 64 600		kr 86 330	kr 180 530
Norkart Applikasjonsdrift Geosynk. av Plandata				kr 16 140
Norkart VA Felt	kr 5 930			kr 15 500
GISLINE VA	kr 7 631		kr 17 770	kr 27 000
Norkart Tjenestepanel	kr 3 315	kr 17 480	kr 6 370	
GDMMapper Enbruker		kr 5 414		
Norkart e-Torg abonnement		kr 37 010		
FME Professional Fixed, 2 stk		kr 9 268		kr 4 626
Sentral FKB - Abonnent	kr 14 169		kr 36 980	
	kr 167 823	kr 784 240	kr 425 802	kr 708 796

GISLINE
Kommunekart
Applikasjonsdrift
VA
Diverse

Norkart har ikke gitt pristilbud på en samlet løsning for alle kommunene. Deres premiss om at kommunene må etablere en felles portefølje vil føre til relativ økning av kostnadene til Inderøy og Snåsa. De større kommunene kan også måtte revidere programvarepakken for å samordne en felles løsning.

Applikasjonsdriften er en vesentlig andel av Snåsa, Inderøy og Steinkjers kostnader i dag. Innherred drifter dette i hovedsak selv, og sparer noe i Norkart-avtalen, men dette må motregnes andre innkjøp av driftsutstyr og lønnskostnader i løpet av året.

Innherred har den største programvarepakken, så selv om de hovedsakelig drifter sitt eget system har de pdd. den dyreste totalløsningen. Noe av dette kan avregnes mot forskjeller i befolkningsgrunnlaget i Steinkjer og Verdal pluss Levanger.

Fordelingen av kostnader vil bli et tema for diskusjon videre. Det er flere muligheter, f.eks. befolkningsmessig, arealmessig, aktivitetsmessig eller basert på dagens nivå. Det er ikke automatikk i at totalkostnaden til programvare går ned med en samlet løsning.

Utstyr

GPS-utstyret er en vesentlig investering hos oppmålingsavdelingene. Et nytt GPS-sett koster i området 150-300 000 kroner. Kommunene disponerer per dags dato tilfredsstillende GPS-utstyr både i standard og mengde.

Bruken av utstyret er sesongbasert, og mai/juni og august/september er høysesong. Et utvidet samarbeid kan både gi mer bruk av dagens utstyr, men kan også gi behov for ytterligere utstyr i høysesongen på grunn av f.eks. reisetid.

Oppmålingsarbeidet er avhengig av god tilgang på kjøretøy, spesielt i sommersesongen. Det er litt forskjeller i hvordan dette er løst i kommunene i dag. I Inderøy har oppmålingsingeniør egen leaset bil som lånes ut til andre på teknisk etat ved behov og ledighet. I Steinkjer har oppmålingsavdelingen en selveid bil og en leaset bil som lånes av byggesaksbehandlere ved behov og ledighet. Det jobbes parallelt med felles bil-pool i Steinkjer kommune, og dette arbeidet er ikke landet ennå med tanke på framtidig bilbruk. I Innherred har de to biler i sommersesongen, men bare en bil gjennom vinteren.

Fremtidig situasjon

Fagområdene er i stadig utvikling, og spesielt kartforvaltningen vil de neste årene bli særs viktig for kvaliteten av tjenesteproduksjonen og produktiviteten i kommunene.

Digital saksbehandling og analyser

Det er stadig større krav og fokus på digitalisering, også i kommunenes tjenesteproduksjon. Digital saksbehandling og analyser skal bidra til å øke kvaliteten av tjenestene og effektiviteten i tjenesteproduksjonen. Det er også mål om å forbedre kommunikasjonen med innbyggere, utbyggere og andre offentlige instanser. Kartene og matrikkelen er en essensiell bit og grunnstein for å oppnå dette.

De største pågående nasjonale prosjektene er e-Byggesak og e-Plansak. Kommunene vil få krav om å ta i bruk disse verktøyene. Dersom en skal oppnå de ønskede virkningene av disse, er man avhengig av at grunnlagsdata som f.eks. matrikkel- og planinformasjon er heldigitaliserte og av en god nok kvalitet til å benyttes.

Masterplan matrikkel

Et 3-årig prosjekt i Kartverket (fra 2019) som skal føre til at oppdatering av data går raskere og enklere, og at saksbehandlingen blir mer effektiv.

En modernisering av matrikkelen med mål om;

- Å legge til rette for bedre brukervennlighet
- Flere digitale og automatiserte prosesser
- Et bedre teknisk og funksjonelt brukergrensesnitt
- Å legge til rette for å øke datakvaliteten

Kvalitetsheving av matrikkelen er forventet både av statlige, eksterne og interne brukere av matrikkeldata, og blir stadig viktigere å være i forkant. Matrikkelen må bil bedre! «Prosjekt», men også den løpende kvalitetshevingen som er nødvendig for å opprettholde matrikkelen som et verktøy for saksbehandling og forvaltning. Dette gjelder alle delene av matrikkelen.

Teknisk utvikling

Det er også en stadig utvikling av de tekniske løsningene som benyttes i kart- og oppmålingsarbeidet. Som et eksempel kan man nevne bruk av drone for kartlegging og måling. Verdal og Levanger har begynt å utforske mulighetene med drone, og et kommunesamarbeid vil kunne gi større støtte til slik utviklingstankegang og en kan oppnå at alle involverte kommuner kan ta del i fordelene med dette.

Lovendringer

Fagområdene leder kommunens forvaltningsansvar etter matrikkelloven. I tillegg kan endringer i f.eks. plan- og bygningsloven, stadnamnloven, seksjoneringsloven m.fl. ha betydning for arbeidsoppgaver og -prosesser.

Som eksempel;

Fra 1.1.2020 settes ny forskrift til matrikkelloven i kraft. Den viktigste endringen der er et nytt krav til autorisasjon for landmålere, landmålerbrev. Ordningen gjelder fra 1. januar 2021, men det er først et krav at oppmålingsarbeidet blir ledet av en autorisert eiendomslandmåler fra 1. januar 2024.

Ordningen innebærer at kommunen skal peke ut en autorisert eiendomslandmåler for hver oppmålingsforretning etter matrikkellova. Den autoriserte eiendomslandmåleren kan enten gjennomføre oppmålingsforretningen selv, eller la medhjelpere helt eller delvis gjennomføre oppgaver knyttet til oppmålingsforretningen. Dersom noen andre enn landmåleren selv utfører ulike deler av forretningen, må det skje under faglig ledelse av den autoriserte eiendomslandmåleren.

Autorisasjonen krever både spesifikk praksis og utdanning, i tillegg til at landmåler må bestå en skriftlig autorisasjonsprøve. Det er vedtatt en overgangsordning som gir dagens landmålere mulighet til å autoriseres basert på utvidet praksis, men de må uansett bestå den skriftlige prøven. Det må sikres at landmålerne får nok faglig påfyll de neste årene.

I dag har Verdal og Levanger tre personer som kan søke om autorisasjon, Steinkjer har to og Inderøy har én. Snåsa har ingen.

Rekruttering

Alle kommunene har hatt svært stabil organisasjon de siste årene. Det er mye kompetanse og erfaring i fagmiljøene, men det vil komme et behov for fornyelse.

Innherred opplevde en god søkermasse ved sist gangs utlysning, og også Steinkjer fikk fylt stillingen sist det ble gjennomført rekrutteringsprosess.

De mindre kommunene vil kunne slite med å rekruttere autorisert landmåler, og et kjøp av tjenesten eller samarbeidsløsning med nabokommune kan uansett tvinge seg gjennom for disse. Dersom tilgangen på landmålere blir liten, kan også de større kommunene oppleve vansker med rekrutteringen. Et utvidet samarbeid kan løse dette ved å minimere behovet for autoriserte landmålere, så lenge de har nødvendig kapasitet til å utøve «faglig ledelse» ovenfor andre medarbeidere (på tvers av kommunegrensene).

Vurderinger

Mulige samarbeidsmodeller

Det finnes ulike samarbeidsformer innen kommunal sektor, som i varierende grad anses som egnet til de aktuelle oppgavene her. Disse kan oppsummeres slik:

- Avtalebasert samarbeid- uten bruk av kommunelovens bestemmelser
- Kommunalt oppgavefellesskap (§ 19-1)
- Administrativt vertskommunesamarbeid (kommuneloven § 20-2)
- Vertskommunesamarbeid med felles folkevalgt nemnd (kommuneloven § 20-3)

Valg av samarbeidsform har konsekvenser i forhold til:

- tjenesteytingen overfor innbyggerne
- oppfyllelsen av myndighetskrav
- beslutningsmyndighet og politisk innflytelse
- organisering av tjenestene
- ressursutnyttelse og økonomi
- de ansattes situasjon

Vi ser det er ulike krav, behov og muligheter som kan dekkes av ulike samarbeidsløsninger.

Utvidet faglig samarbeid kan uansett være positivt for alle kommunene, og både et avtalebasert samarbeid og et uformelt samarbeid uten avtale kan gi disse fordelene. Utvikling av felles rutiner og arbeidsprosesser kan for eksempel sette standarden for fagmiljøene, og sørge for at alle aktører blir bedre og mer ensartet. En kan også se for seg en behovsprøvd samarbeidsavtale for å dekke f.eks. behov ved sykdom.

Innherred kommunesamarbeid drifter i dag egen programvarepark. Et mulig avtalesamarbeid kan være at Innherred drifter et felles system for alle kommunene. Økonomisk konsekvens må ev. utredes videre.

Geovekst-prosjektene kan også sees i sammenheng, selv om alle kommunene er individuelle avtaleparter.

Muligheter og trusler ved å fortsette som før

Generelt ser vi at fagmiljøene for kart, matrikkel og oppmåling har et lignende mulighets- og trusselbilde. Det er likevel en viktig intern ulikhet mellom de to relativt små kommunene, Snåsa og Inderøy, og de tre andre. Snåsa har allerede måtte gå utenfor kommunen for å hente kompetanse og ressurser hos nabokommuner og det private næringslivet. Inderøy ser også behovet for å utvide graden av interkommunalt samarbeid for å kunne tilby gode nok tjenester med god nok tilgjengelighet og mangel på sårbarhet. Verdal og Levanger valgte ved avslutningen av Innherred samkommune å beholde samarbeidet på kart- og oppmålingsområdet, noe som vitner om fordeler ved dette.

De fleste kommunene leverer tilfredsstillende løsninger og tjenester i dag.

De små kommunene, spesielt Inderøy, påpeker at de ønsker en løsning som sikrer støtte og sikkerhet for tjenesteproduksjonen ved fravær eller kapasitetsproblemer. De peker også på mangelen på kartkompetanse og –ressurser, og at kartene er avgjørende for digitaliseringen, annen tjenesteproduksjon i kommunen og innsyn for saksbehandler og innbyggere. De større kommunene

er også sårbare på kartområdet, med én fagperson, og anser dette som en av de største gevinstene av utvidet samarbeid.

Et alternativ til et fullt samarbeid mellom alle de aktuelle kommunene er et samarbeid mellom Snåsa og Steinkjer, og at Inderøy samarbeider med Steinkjer og/eller Innherred.

Flere av de mest omfattende samarbeidsformene fordrer et samarbeid på bl.a. IKT.

Muligheter

Vi ser ingen spesielle muligheter som kommer av status quo.

Trusler

Tjenestene er svært sårbare bemanningsmessig. De små kommunene har ingen reserveløsninger eller overlapp av arbeidsoppgaver/-fordeling, og også de større kommunene mangler tilstrekkelig dekning. Rekruttering av fagkompetanse vil kunne bli utfordrende for de enkelte kommunene.

Muligheter og trusler ved utvidet samarbeid

Muligheter

Større fagmiljøer (samling av mer og ulik kompetanse)

Rekruttering

Felles innkjøpsavtaler (geovekst og utstyr/biler)

Felles programvare

MATRIKKEL: Kvalitetsheving av matrikkelen, både bygg og eiendom, som går utenom selvkosten = grunnlag for e-Byggesak, e-Plansak og eiendomsskatt

MATRIKKEL: Samkjøring av føringsprinsipp og noen som har mulighet til kvalitetssikring og å kreve kvalitetsstandard på føring

Trusler

Samkjøring av ulike arbeidsmiljø tar flere år, ofte store kulturforskjeller - rutiner, praksis, skjønn

Økt fysisk og organisatorisk avstand til andre forvaltningsenheter i kommunene – de enkelte kommunenes forvaltningsorganer kan ha ulike arbeidsmåter og skjønnsvurderinger som resulterer i ulike signaler/vedtak til kart- og oppmålingstjenestene.

Sentralisering av ressursbruk og fokus - Mulig uenighet om ressursbruk og mål

Økt administrasjon/møtevirksomhet

Fysisk samlokalisering gir større avstand mellom innbyggere og utbyggere inn til administrasjonen

OPPMÅLING: Transporttid og reisevei (både til oppmøtested og til oppdragssted) (nedslagsfelt = stort) kan gi behov for økt antall landmålere i stedet for innsparing. Et forsiktig anslag tilsier at en samlokalisering vil gi økning i tidsforbruk i forbindelse med transport til/fra oppdrag med at det tar ca. en time å kjøre Steinkjer–Verdal t/r og at Verdal/Levanger har ca. 260 saker pr. år -> ca. 260 timer som blir bortimot 2 månedsverk.

MATRIKKEL: Ulik arbeidsfordeling i de ulike – enten økt arbeidsmengde på byggesak i VL/I eller på oppmåling i S.

MATRIKKEL: Avstand mellom vedtak og matrikkelføring

GEBYRER: Pr. idag noe ulike gebyrregulativ, både innholdet og nivået.

Gevinstpotensialet ved utvidet samarbeid innenfor tjenesteområde(ne)

Faglig

Likhet mellom kommunene

Økonomisk

Programvare – kanskje minus eller pluss – fordeling på kommunene - Mulig lavere lisenskostnader, men forutsatt at man må ha felles løsninger og samme driftsopplegg.

Felles geovekstprosjekter

Mulig effektivisering -+ gjennom felles rutiner, standarder,

Kontorplasser

Hva må eventuelt utredes nærmere?

MATRIKKEL: Behovsavklaring for matrikkelføringspersonale og –ressurser (hvem gjør hva?)

I dag føres byggesaker i matrikkelen av byggesaksbehandlerne i Steinkjer og Snåsa (?), mens oppmålingsmyndigheten gjør det i Verdal/Levanger og i Inderøy. Når e-byggesak er etablert vil noe av dette skje automatisk, men en må ikke glemme at veldig mye informasjon i bygningsdelen i matrikkelen mangler eller er feil. Her må det til en stor jobb med rydding og ajourføring før det kan være et pålitelig system, noe det bør være når det skal benyttes som grunnlag for mere automatiserte tjenester. Noe «ryddearbeid» er gjort der eiendomsskatt er innført, men det gjelder i hovedsak boliger og garasjer / naust. Føringen av areal er også mangelfull/feil da noen bruker ulik betydning av bruksareal.

Det pågår et arbeid sentralt med «Masterplan matrikkel» der «kvalitet» er et sentralt punkt.

Hva er kart?

Undersøkelser har vist at minst 75% av henvendelsene til en kommune har en eller annen relasjon til «kart». Dette er i framtida ikke mindre viktig i «digitaliseringen» av samfunnet, bl.a innføring av e-Byggesak, e-Plansak, e-Torg etc.

Det er derfor veldig viktig å se på oppbygging av en organisasjon der «kart/geodata» har tilstrekkelige ressurser for å betjene både publikum og alle interne funksjoner der dette skal brukes. Ser i dag at Steinkjer har 1 person, Verdal/Levanger har 1, Inderøy og Snåsa har ingen. Dette er da etter vårt skjønn et veldig «sårbart» område som må styrkes bemanningsmessig.

Fagområdet kart berører så mange andre grupper; kommunalteknikk, bygg, plan, landbruk, IT, servicetorg og ikke minst ut mot publikum så gruppen har ikke noe klart svar hvordan dette bør organiseres ut over det at det må være en stor gevinst for alle parter at det benyttes felles løsninger/oppsett.

Programvare

Lisensgjennomgang

Driftsmodell

Kostnadsfordeling

IKT

Gebyrer

Delegasjon

Anbefaling

Det er veldig viktig med nødvendig kontakt mellom de tjenestene vi utreder og kommunenes øvrige tekniske fagmiljøer. Dette gjelder spesielt mellom oppmåling, matrikkelføring og byggesak, og mellom kart og plan.

Vi ser ikke en garantert økonomisk innsparing, da økt ressursbehov til transport og samhandling kan utligne ev. stordriftsfordeler.

Samlet sett ser vi faglige fordeler av en form for interkommunalt samarbeid på kart, matrikkel og oppmåling, som for eksempel faggrupper, driftsavtaler e.l. Det er likevel en del forutsetninger for at dette skal lykkes.

Forutsetninger;

- Felles IKT-løsning
- Samme programvareløsninger både fagsystem og sak/arkiv
- Nært samarbeid med andre fagområder som byggesak, plan, e-skatt, landbruk
- Hvordan løse avstandsproblematikken mht. veldig stort geografisk område for gjennomføring av oppmålingssaker

VEDLEGG

Aktivitet i kommunene innen fagområdene

Fradelinger (nye eiendommer) og grensejusteringer matrikkelført i 2019 (data innhentet fra Kartverket v/Olav Jenssen)

	Snåsa	Steinkjer	Inderøy	Verdal	Levanger	**SUM**
Fradelinger	9	73	48	84	88	**302**
Grensejusteringer	-	13	14	15	29	**71**
SUM						**373**

Byggeaktivitet i 2019 (tiltak som matrikkelføres) (data innhentet fra Kartverket v/Olav Jenssen)

	Snåsa	Steinkjer	Inderøy	Verdal	Levanger	**SUM**
Rammetillatelse	22	56	27	21	31	**157**
Igangsettingstillatelse	27	200	85	163	237	**712**
Midlertidig brukstillatelse	2	12	7	13	29	**63**
Ferdigattest	14	139	51	114	192	**510**
Tatt i bruk		2	12	11	306 (*)	**331**
Bygning godkjent for riving/brenning	5	47	14	60	37	**163**
Bygning revet/brent	14	46	22	52	56	**190**
Bygging avlyst			3	1	26	**30**
Bygning flyttet				1	1	**2**
Bygningsnummer utgått	1			3	15	**19**
Fritatt for søknadsplikt	2	9	12	2		**25**
SUM						**2202**

(*) Eskatt-arbeid

NB! Det varierer fra kommune til kommune hvem det er som fører bygningsinfo, i Snåsa og Steinkjer så er det byggesaksbehandlerne, i Inderøy, Verdal og Levanger er det oppmålingsmyndigheten.

Adressering;

Alle kommuner har nærmest 100 % vegadresser; - fortløpende ajourhold **må** gjøres! (Verdal/Levanger har egentlig 100 %, men benytter matrikkeladresser der det skal bygges nytt istedenfor eksisterende bolig)

Felles disposisjon for utredning av regionalt samarbeid innen tekniske tjenester Veg vann og avløp

Mandat for utredningen (dette er et felleskapittel som styringsgruppen tar seg av)

Om arbeid med utredningen

Framdriftsplan

Opprinnelig plan at arbeidsgruppa skulle møtes ukentlig, men vi har bare lyktes i å møtes hver andre uke fra 11 november. Siste møte var 9 desember og det betyr at arbeidsgruppa har møttes tre ganger - på Teams.

Sammensetning av utredningsgruppen

Snåsa kommune ved Håvard Øverland (VVA) (deltok 11 nov)

Steinkjer kommune ved Per Ole Austmo (Veg) og Erling Overrein (VA) (deltatt 11, og 25 november og 9 desember)

Inderøy kommune ved Sidsel Bryne (VVA) (deltatt 11, og 25 november, 9 desember)

Verdal kommune ved Bård Kotheim (VVA) (deltatt 11, og 25 november, 9 desember)

Levanger kommune ved Håvard Heistad (VVA) (deltatt 11 november og 9 desember)

Tillitsvalgte: Glenn Jakobsen (deltatt 11 november og 9 desember) og Laila Kristin Lilleenget Munkeby (deltok 25 november)

Arbeidsgruppa har meldt inn til styringsgruppa at innlevering innen 21 desember er kort tid, og at resultatet blir deretter.

Arbeidsgruppa har jobba uten å oppnevne leder for arbeidet. De fleste har skrevet noe i denne rapporten, men det meste er notater skrevet under møtene. Besvarelsen bærer av noe utstukturert jobbing. Ingen har tatt spesielt redaksjonelt ansvar utover å notere i dette dokumentet i møtene og litt til.

Prosjektet har ført til gode diskusjoner og erfaringsutvekslinger i møtene, og en konkret plan om å bygge videre på nettverket med framtidige møter etter at arbeidsgruppas vurderinger er gitt.

Det er viktig å merke seg at de vurderinger som gjøres i dette arbeidet og de anbefalingene som gis, gjøres basert på faglige vurderinger. Arbeidet må ferdigstilles og en anbefaling fra hver arbeidsgruppe må leveres til styringsgruppa innen 21. desember 2020.

Beskrivelse av evt. eksisterende regionalt samarbeid innenfor fagområde(ne)

Steinkjer har bistått Inderøy med veghøvling i flere år og spylebil en gang

Spylebil har også vært i Snåsa.

Verdal og Levanger samarbeider tett om mye i etterdønningene av Innherred samkommune

VVA- folk i de ulike kommunene ringer hverandre for å søke råd eller diskutere problemstillinger.

Vi møtes sporadisk i kurs og samlinger som arrangeres av eksterne som VA-dagene og spesifikke fagkurs. "Driftsassistansen" har et møteopplegg som er nyttig som faglig arena og nettverksbygging.

Vi ringes for på kryss av kommunegrenser for å diskutere problemstillinger.

Hvilke fagsystemer anvendes i de ulike kommunene

	Snåsa	Steinkjer	Inderøy	Verdal	Levanger
generelt					
Kartsystem	Gisline	Norkart Gisline	Norkart Gisline (VA-felt)	Norkart Gisline	Norkart Gemini VA
FDV-system	Famac	Rosy driftsweb (veg)	IK-bygg (Vurderer Norkart FDV-systemer)	IK-bygg	
Vaktordning		Avarn security	Avarn security	Avarn security	
Gravemeldinger	Geomatikk	Geomatikk Kostnad videre-faktureres kunde	Behandler selv	Behandler selv (Vurderer Geomatikk)	Behandler selv
Vann og avløp					
Driftsovervåkningssystem VA	Sonton	Guard	IPJ	ABB	IPJ
VEG og gatelys					
Veg overvåkning /vinter beredskap		Rosy/Sweco/veg M-log (anbud innafor brukt tid)	Manuelle logger (vurderer FVD-veg)	Gatelys styres fra skjerm – meldes på skjerm	Rosy/Vegrapporteringssystem M-log Powel melding gatelys feil
Veg bilder		Sinus Infra/veg Fra 2017 - 2020	Har ikke	Har ikke	

Feilmeldingssystemer		Rosy Sweco/Melden feil/ve Varsling 24	GataMi Varsling 24	Gata Mi Varsling 24	Powell gatelys og veg Sender ut beskjeder på sms Varsling 24
Bru kontroller		SafeControl	SafeControl	SafeControl	
r					

Framtidige behov og utviklinger innen fagområde(ne)

Områder/ der samarbeid eventuelt kan vurderes

Tiltak for å framstå mer homogen ovenfor entreprenører og rådgivere:

1. Utarbeide en felles VA-norm / forskrifter med utgangspunkt i Norsk vann sin mal) Invitere rådgiver og entreprenører for innspill.
2. Felles konkurransegrunnlag samkjøring. Klaging - felles behandling. Felles system for evaluering av firma om vi skal ha andre kriterier enn pris.
   (NKF DIFI evalueringsskjema kan brukes som utgangspunkt eller utvikles. Det er like viktig å evaluere når ting går bra! Evalueringa må kommuniseres med leverandører.)
   Evalueringsordninga burde vært organisert innunder Innherred Innkjøp -
3. Fellers regelverk/ gebyrregulativ -

Flere generelle fagområder vi kunne vurdert samarbeid om:

Kartløsninger

FDV-systemer

Teknisk vakt

Vaktordninger ala-Securitas – Avarn Securuty

Utveksling av Maskinpark (gravemaskin spylebil veghøvel kostebil)

Felles gravemeldingstjeneste

Felles behandling av varslingsplaner

Utarbeidelse av skiltplaner.

Udvidet samarbeid om innkjøp (for eksempel en storrunde på rekkverksetting samme år samme tid)

utarbeide gode maler for avtaler – for eksempel ved overtagelse av anlegg.

Organisere kursing av mannskap og administrasjon i alle kommuner. Få kursholder hit.

Beredskapsarbeid - krisehåndtering (- korona)

Mest kritisk kunnskap har driftsoperatørene på vannbehandlingsanleggene (og avløpsrenseanleggene) og kunnskapen som trengs for å lappe store vann-ledninger med trykk. Er dette personell vi kan låne av hverandre i krisetilfeller? Kriseberedskap for framtida. Levanger og Verdal samarbeider om dette i dag.

Forutsetning for mannskapet som er i vaktordning / har beredskap: kunne systemene og kunne stille opp på kort varsel og at beredskapslaget innehar god lokalkunnskap.

Kan driftsassistansen trekkes inn i dette.

Koronatiltak: Driftsoperatørene isoleres, møtes ikke på morgenen i disse koronatider.

Muligheter for samhandling i fht. håndtering og oppfølging av spredt avløp?
Byggesak har ansvar i Inderøy, Verdal, Levanger, Snåsa? men i Steinkjer er ansvaret for overført til enhet Vann og Avløp. Tungt felt, mye arbeid skulle vi sett på dette i større sammenheng.

Spredt avløp kan være eget sjølkostområde. I Levanger foreslås dette i temaplanen, I Inderøy har det ikke vært tilsyn på mange år. Vannkoordinator/ ressursforvalter var tiltenkt en overordnet oppgave i forhold til spredt avløp, men dette samarbeidet halter da tilsatt koordinator i Vannregion Innherred sa opp og ny kommer første januar 2021.

<u>Vann og avløp</u>

Driftsoperatører mer spesialisert mannskap enn de øvrige

Lekkasjesøketeam Kommunene har utstyr. Men dette er en treningssak og må jobbes med jevnt for å få det i fingrene. Vi skulle spesialdrilla personer som jobber med dette på heltid. I Steinkjer har fagansvarlig fått dedikert ansvar på lekkasjesøk. Inderøy er i ferd med å lære opp en person.

Innføring av smarte vannmålere inkl. (krever forskriftsendring med pålegg om smarte vannmålere)

Må sitte på gjerde og vente, andre kommuner tester. Problem å få felles standard på målerne. La andre ta barnesykdommene. (kan dette eventuelt foreslås som pilotprosjekt for nye rådmenn i XXXX –kommune.)

<u>Leveringssikkerhet Vann.</u>

Verdal og Levanger kan forsyne hverandre. Inderøy kan koble seg til nabokommuner både nordover og sørover. Verran har mulighet for å etablere et nytt vannbehandlingsanlegg med råvann fra Follavatnet. Follavatnet blir kilde for Verran og Steinkjer Verran kan kobles sammen. Snåsa ser nordover. Steinkjer legger fram vatn til Snåsa fra Kvamsida.

Mattilsynet. Gamle masterplaner: Snåsavatnet som hovedkilde i nord og koble sammen vannkildene derifra helt til Melhus i sør. Men mer realistisk at vi kobler i hop her på Innherred. (-og eventuelt etter hvert får et IKS)

Grunneieravtaler – like vilkår i Innherredsregionen?- med innspill fra bondelag.

Veg og gatelys

Harmonisering av kommunale veger kontra privat – offentlig. Felles norm for hva som skal være kommunal veg. (Gårdsveger - kriterier for nedklasifisering/ overtakelse av private veger) i Innherredssammenheng - sterkere i lag. Ingen kommuner blir mindre attraktive enn andre.

Veg – Bruer store fornyings/ rehabiliterings -kostnader – tikkende bomber

Gatelys langs fylkesveg, felles påtrykk mot fylket om investering og drift langs fylkesveg – dette er også på landsbasis.

Drift av gatelys

Styring av gatelys- smarte gatelys. Verdal og Levanger styrer alt fra skjerm, og dedikerte enkeltpersoner. Dette kunne vi samarbeidet om. Press på kraftselskap om mer kommunetilpasset avregning på gatelys - målerkostnader fastpriskostnader.

Offentlig kontra private gatelys.

Parkeringshåndheving på tvers av kommunene.

Det kunne vært en felles parkeringsgjeng i for kommunene. Politikerne krever kreves skiltede plasser reservert for forflytningshemmede (HC-skilt) og det ønskes parkeringsforbud på enkelte plasser, men i de minste kommunene mangler det politisk interesse eller vilje til å håndheve. Innen parkeringshåndheving har Steinkjer 2.5 stillinger og Levanger har 2 stillinger. Trondheim tar klagebehandling for Levanger. Steinkjer gjør alt selv.

Viktig å få lik behandling av søknader om parkeringsbevis for forflytningshemmede, HC –bevis. Det er en stor saksbehandlingsmengde og ulikt hvordan søknader behandles og håndteres i de ulike kommunene. For å harmonisere behandlingen i alle kommunene kunne vi hatt felles behandling og eventuelt ei felles klagenemd. Det er vikarierende motiv for å søke om HC-bevis: De gir gratis parkering flere plasser og søkere tror de får kjøre gratis gjennom bomstasjoner og noen plasser kan det ha en kobling til hvem som får tillatelse til å kjøre med snøskuter der andre ikke får det. HC-bevis sies å kunne selges på det "sorte marked" for 80000 kr i Oslo. Det har vært stor innstramming på hvem som får godkjent søknad i Steinkjer. Stort påtrykk fra Handicapforbundet om håndheving.

Med utgangspunkt i tilgang til kvalifisert personal

Gode anleggsrørleggere og ingeniører begynner å bli mangelvare. Spesielt innen vann og avløp utdannes det for lite folk innafor fagfeltet. Vi overbyr hverandre og konkurrerer kommunene imellom om folkene. Vi bør heller gjøre det attraktivt å få personell fra Privat sektor. Dette avhenger av lønn og renommé. Pensjonsordningene i konkurrerende private bedrifter er like gode som de kommunale. Ikke like framtredende konkurransefortrinn i kommunen som tidligere.

Slitasje på administrasjonen – store krav fra befolkning og politikere. Anskaffelsessystem som er lite tilpasset faget - Uthenging i media.

Ingeniører - må være gode på å legge fram saker skriftlig i tillegg til å kunne faget

Rekruttering = hovedutfordring, vi burde sørge for felles profilering / markedsføring mtp. Rekruttering av ingeniører (med VVA-bakgrunn. Vi må ha grunn for å reklamere om vatn og kloakk – informasjon ut og framsnakke faget. Skulle vært mer aktiv i forhold til utdanningsinstitusjoner.

Samlet løp og tenke felles argumentasjoner for hvorfor det er **artig** å jobbe i en kommune-omdømmeutfordringer?

Som arbeidsgivere profilere oss stands – jobber å tilby der og da – eventuelt uten det gjeldende ansettelses regimet. Private bedrifter drar til universitetene før studentene er uteksaminert og plukker folk. Skulle vi også gjort dette. Forsøk der vi rekrutterer utradisjonelle veger. Kjøre "intervju" på stands. Her bør HR som proff være mer med på laget og dra lasset. Vi bidrar med fag. Viktig med overlapp fra de som har mye i hodet og får det transformert til digitalt format.

Med utgangspunkt i endringer i krav og forventninger til tjenesteytelse

Må ha fagfolk, tunge VA-folk som forstår faget, og for å kunne styre konsulentene. Vi betaler 1250 kr/t på konsulenter. Vi skulle vi hatt flere fagfolk i kommunene isteden.

Med utgangspunkt i faglig utvikling innen fagområde(ne) – derav digitalisering

Driftsassistansen utfordres til å fortsette organisering av faglige treff for driftsoperatører og ellers når det gjelder konkrete ting.

Fagfora vil være en viktig måte å bli kjent med hverandre og med det finne hva vi kan samarbeide videre om. Skal vi dele opp et for VA og et for Veg? Må ha med folk fra drifta ikke bare ledelse.

På eget initiativ samarbeide har dette prosjektet utløst allerede bestemt administrativt samarbeid nettverksbygging med faste møter og bygge et fagmiljø over grensene.

Møteansvar går på rundgang og møtes hos hverandre (Teams). Veg først og VA etterpå samme dagen. Det er allerede fastsatt møtedatoer i 2021, noen torsdager etter lunch, og innkalt til første møte.

Vi kunne organisere felles fagdager på Innherred, fag for fag eksempel: HC-kort, asfaltlapping, anleggsbidrag – utbyggingsavtaler,

Hvordan er de ulike fagområdene delegert. Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv.

Snåsa

- Investeringsprosjekt bevilges hver for seg gjennom økonomiplan på VVA

Steinkjer

Investeringsprosjekt går i økonomiplanen på VVA

Rammebudsjett innen hver funksjon, har handlingsplaner det jobbes ut ifra og fyller på etter hvert som det blir behov.

Inderøy:

Investeringsprosjekt inngår i behandling av budsjett og økonomiplan på VA med prosjektinndeling

Veg investeringer- handlingsprogram legges fram til orientering, rammer vedtas politisk

Skiltplaner detaljstyres politisk – (skulle det vært kjørt grunnkurs i rolleforståelse ☺)

VA: investeringsprosjekt vedtas enkeltvis i budsjettbehandlingene

Verdal

Investeringsprosjekt går i økonomiplanen på VVA

Levanger

Temaplan – endringer må til politisk behadnling

Dagens organisering og ressurser/kompetanse

Snåsa

Utestaben består av tre personer samt en arbeidsformann. Vi har også fem vaktmestre som hjelper til når det trengs ekstra mannskaper til forskjellige oppgaver. Det er også en avdelingsingeniør i administrasjonen. Alle har god kompetanse på sine fagfelt.

Ansvarsområdene: drift av 3 avløpsrenseanlegg, 1 vannrenseanlegg og 2 vannforsyningssystemer, drift av kommunale veger og bygg som ikke har vaktmester.

Fem personer inngår i en beredskapsvaktordning med ansvar for brøyting, strøing, svare ut alle alarmer på vann og avløpsanlegget og bistå hjemmetjenesten med tunge løft (utenfor normal arbeidstid)

Steinkjer

Totalt 28 personer
Veg/Trafikk/Park :
- Veg , godt oppsatt med personell 11 pers inkl oppsynsmann, meget god kompetanse.
Meget godt oppsatt med utstyr : Gravemaskin, hjullastere, traktorer, lastebiler m henger, veghøvel, kostebil, veksted
- Trafikk : trafikkbetjenter 2,5 stilling og 1 ing/fagansvarlig, god kompetanse, litt høg snitt alder
- Park : god kompetanse, 7 personer, fagkompetanse innen park og idrettsanlegg, godt oppsatt med maskiner/utstyr for grønt områder
Vaktordning: 1 overordnet vakt og to underordnet pluss brøytelag på vinteren.

Inderøy

8 mann i utestyrken:
VVA har en felles arbeidsleder
Vann to driftsoperatører på to vannbehandlingsanlegg; en rørlegger og en elektriker

Avløp to driftsoperatører; en rørlegger/ driftsoperatør renseanlegg og en elektriker på minirenseanlegg avløpspumpestasjoner

De to elektrikerne deler på gatelysansvar
En kartansvarlig som behandler gravemeldinger og varslingsplaner
Veg: to fagarbeidere, en med lastebil og en med traktor

En av disse brøyter og strør en rode ved hjelp av innleide sesongarbeidere. Entreprenører leies inn på fastprisavtaler for vintervedlikehold på de øvrige rodene. (3-6 års avtaler)

Administrasjon: to personer; enhetsleder og prosjektansatt pluss også noe ressursbruk innen fagområdene av sektorleder

Sju i uteseksjonen deltar på teknisk vakt, og den åttende har brøytevakt (i lag med to sesongarbeidere) Ingen administrativ beredskapsvakt

Spylebil/ slamsygebil leies inn fra privat firma.

Park: VIDU klipper litt plen ellers ingenting

Verdal

Totalt 17 i uteseksjon og 3 personer inne investering og drift

Teknisk drift – Uteseksjon – VVA og park

Utstyr: Gravemaskin, lastebil, vegskrape og shovel.

12 personer

Vann, 2 driftsoperatører vannrenseanlegg

Kloakk, 2 driftsoperatører kloakkrenseanlegg

Kloakk, 1 driftsoperatør, kloakkpumpestasjoner

Levanger

Dagens økonomiske rammeforutsetninger

Snåsa

Knappe budsjetter på alle områder.

Steinkjer

Knappe budsjetter for verdibevarende vegvedlikehold. Ikke tilstrekkelig med økonomi på drift for å bremse verdiforringelse.

Inderøy

Knappe budsjetter for verdibevarende veg vedlikehold. Har for mange meter veg og bruer i forhold til penger avsatt til å bremse verdiforringelse. Mesteparten av driftsbudsjettet går til vinterdrift. Har store nok VA- budsjett til å kunne følge opp drift og innvestering personellmessig. Har flere ønskede tiltak og midler innen vann og avløp enn hva vi greier å følge opp

Verdal

Veg og park– Meget knappe budsjetter

Vann/Avløp - Tilfredsstillende driftsbudsjett har investert for 24 mill. kr årlig.

Levanger

Levanger skal investere mye framover skal invester 50 milliner kroner hvert år framover.

Styrker og svakheter i dagens organisering

Snåsa

Liten og gjennomsiktig kommune, men få ansatte gjør oss sårbare.

Steinkjer

VTP: Sterkt og godt fag miljø, god kompetanse og organisert slik at vi er "selvgående" på normal vedlikehold og enklere prosjekter.

Inderøy

Få personer, sårbart. Alle i uteseksjonen går om hverandre – ikke tilfredsstillende skille på reint og ureint. God kompetanse på VA- sida. Meget selvgående utestyrke. Lite dokumentasjon på det som gjøres. Mangelfullt digital oversikt over VA-ledningsnett og kabler ved veg..

Verdal

Levanger

Mulige samarbeidsmodeller

På overordnet nivå

Interkommunale selskap innen VA – vann. Intensjonsavtaler om gjensidig dekning av vatn.

Interkommunale selskap innen parkeringshåndheving og skiltplanlegging

Det må også tenkes alternativ organisering på rådmannsnivået. Det er på dette nivået mer samarbeid kunne blitt generert

Steinkjer har maskiner for å kunne brøyte 5 roder i sentrum, og regner med å ta mer i egenregi

Levanger og Verdal brøyter bare i sentrum

Levanger, Verdal og Inderøy leier inn spylebil og IR tømmer septik. Kjøper spylebil fra Sten. Poeng å at også spylebilsjåføren kjenne nettet.

VTP/Steinkjer kan bidra og samarbeide innen veg område som følger:
Veg vedlikehold - forsterkning av veger,
høvling: oppsetting av veg på vår/sommer, samt høvling av is bruer/utbrøyting på vinter
Lastebil/er : re-grusing/grusing av veger, støvdemping, tilkjøring av masser
Hjullaster : Støtte ved eks vis forsterkningsarbeid, kantslått,
Kostebil : Vår/sommer puss, kosting av veger/gangveger/parkering/skoleområder
Gravemaskin : grøfte-rensk/mindre gravejobber/stikkrenner

Spylebil
Trafikk området :
Trafikk vakter/parkering, større miljø, bedre kompetanse, bedre kontroll, felles system,
Organisering av utskriving av HC parkering etc , saksbehandling og klage behandling parkering, varslingsplaner med mer

Levanger og Verdal bytter på kantklipper / høvel

Muligheter og trusler ved å fortsette som før

Faglig
Muligheter : bevare og tiltrekke fagfolk som vil jobbe med og får nok å gjøre innen «gode vedlikehold» og utviklingsoppgaver. Utnyttelse av en bra maskinpark.

Innbyggernes opplevelser – gjenkjennbar kvalitet på det kommunale vegnettet.
Skape arbeidsmiljø/interessefelt som gjør at kvalitet og utførelse av jobb eks vis som trafikbetjent blir optimalisert.

Økonomisk

Muligheter :
Med at maskiner og utstyr utnyttes optimalt blir det mest økonomisk forsvarlig å eie de.
De fleste av våre maskiner har «kapasitet» og det handler da om planlegging og prioritering.
Det vil være rimeligere for kommunene å samhandle der vi har utstyr – og «kjøpe» lokalt der man ikke har muligheten.

Muligheter og trusler ved utvidet samarbeid

Faglig

Muligheter : at man tiltrekker seg og bevarer fagkompetanse, har attraktive arbeidsplasser, er solide og er solide enheter/avdelinger som ikke står i fare for å outsources
Utfordringer: det motsatte.

Trusler: for store geografiske ansvarsområder kan redusere detaljnivået på lokalkunnskapen.
Geografisk kontinuitet kan svekkes med store geografiske ansvarsområder

Økonomisk

Gevinstpotensialet ved utvidet samarbeid innenfor tjenesteområde(ne)

Faglig

Større fagmiljø flere støttespillere

Økonomisk

Hvordan er de ulike fagområdene delegert. Hva skal behandles politisk og hva kan adm. ta selv.

Hva må eventuelt utredes nærmere?

Vaktordningene er i hovedsak knyttet opp mot vannverk, avløpsanlegg og mot brøyting for de kommunene som gjør det i egenregi.

Vaktordning Verdal og Levanger ser ikke nytten i ha samarbeid – viktig å ha god lokalkunnskap og hver av kommunene er store nok. men kunne vi samarbeidet om overordnet vakt?

NTE er på søken etter nye arbeidsoppgaver – kunne de trekkes inn her? (hvem er i såfall kommunens ansikt utad?)

Anbefaling:

Kompetansebygging via faglige nettverk og felles kursopplegg

Utarbeidelse av felles VA-norm for innherredskommunene/ gjennomgang av VA-regulativet

Evaluering av entreprenørtjenester og en felles erfaringsbank lagres under Innherred innkjøp.

Harmonisering av kriterier for privat og offentlig veg

Feller parkeringshåndheving - utarbeidelse av skiltplaner behandling av gravemeldinger og varslingsplaner og harmonisering av behandling av HC-bevis

Felles innsats for rekruttering

Oversikt over de ulike gruppene. I tillegg til de som står her vil man kunne hente inn enkelt personer etter behov. Det vil også kunne være hensiktsmessig at eiendomsskatt etableres som en underarbeidsgruppe under plan og byggesak.

Plan, byggesak, eiendomsskatt	Landbruk, skog, utmark og Miljø	Kart, oppmåling, matrikkelen	VVA	Eiendom	
Håvard Overland	Bjørn Ness		Håvard Overland	Are Tomter	Snåsa
Per Morten Børgum, Geir Gilde	Pål Krister Langli, Linn Aasnes	Lars Billdal, Simen Nygaard	Per Ole Austmo, Erling Overrein	Tore Johansen, Jørgen Schwenche	Steinkjer
Kristin Denstadli, Brit Alvhild Haugan	Ketil Verdal, Anne Kolstad	Jarle Rennan	Sidsel Bryne	Knut Ola Fiske	Inderøy
Anders N Larsen	Stein Solum	Alf Roksvåg, Vidar Olsen	Bård Kotheim	Bjørn Erik Haug	Verdal
Per Anders Røstad	Ellen Vie	Alf Roksvåg Vidar Olsen	Håvard Heistad	Marit Sølvberg	Levanger

Stiklestad nasjonale kultursenter AS - ny organisering av eierskap

Saksbehandler:	Geir Olav Jensen	**Arkivref:**
E-post:	geir.jensen@verdal.kommune.no	2020/64 - /
Tlf.:	950 54 696	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	31.05.2021	82/21
Kommunestyre	21.06.2021	75/21

Saksprotokoll i Formannskap - 31.05.2021 - 82/2021

BEHANDLING:
Ved votering ble kommunedirektørens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Refordelingsmodellen implementeres med følgende bestemmelser:
    a. Dagens eiere i SNK AS (heretter omtalt som «Selskapet») reduserer sine aksjeandeler slik;
        i. Verdal kommune med inntil 15 %, nedad begrenset til 35 %.
        ii. Trøndelag fylkeskommune med inntil 5 %, nedad begrenset til 45 %.
    b. Frigjorte aksjeandeler på inntil 20% fordeles til de øvrige kommunene etter nærmere avtale om fordeling. Skulle behovet for frigjorte aksjeandeler være mindre enn 20 %, fordeles disse likt mellom Verdal kommune og Trøndelag fylkeskommune.
    c. Refordeling gjennomføres som rettet emisjon.
    d. Følgende sikringsbestemmelser innarbeides i ny aksjonæravtale;
        i. Selskapets forretningsadresse og administrasjon skal være i Verdal.
        ii. Alt av samlinger, anlegg, arealer, avtaler og rettigheter som i dag eies og/eller forvaltes av de enkelte museer som inngår i det konsoliderte muset, skal fortsatt holdes samlet og ikke skilles ut.
        iii. Dersom Selskapet opphører, skal alt av samlinger, anlegg, arealer, avtaler og rettigheter tilbakeføres til de opprinnelige og respektive kommuner/stiftelser.
        iv. Sikringsbestemmelsene kan endres av generalforsamlingen, under forutsetning av minimum 2/3 flertall.
    e. Det forutsettes at alle involverte parter slutter seg til prinsippene for ny eierstruktur, aksjonæravtale fremforhandles og at nytt eierskap er operativt fra 1.1.2022.
    f. Det forutsettes at Verdal kommune og Selskapet reforhandler eksisterende tilskuddsavtale før nye eiere trer inn. Ny avtale skal spesifisere tilskuddsandel både for gjennomføring av Spelet og vedlikehold/forvaltning av kommunens eiendommer, bygninger og utstyr.

g. De konsoliderte museenes driftsselskap gis nytt navn ved de nye eiernes inntreden. Det er gjennomført en intern prosess om dette i Selskapet og det foreligger et konkret navneforslag.

2. Aksjonæravtalen skal ha forrang til Selskapets vedtekter.

3. Det forutsettes at det etableres en felles arena for alle stiftelsene sammen med selskapet for å sikre involvering i pågående prosesser, samt i forbindelse med utarbeidelse av årlig budsjett.

4. Det etableres et interimsstyre i SNK AS, for å koordinere den oppfølgende prosess med utarbeidelse av nødvendige selskapsdokumenter, aksjonæravtale og oppdaterte driftsavtaler.

Kommunedirektørens innstilling:

5. Refordelingsmodellen implementeres med følgende bestemmelser:
    a. Dagens eiere i SNK AS (heretter omtalt som «Selskapet») reduserer sine aksjeandeler slik;
        i. Verdal kommune med inntil 15 %, nedad begrenset til 35 %.
        ii. Trøndelag fylkeskommune med inntil 5 %, nedad begrenset til 45 %.
    b. Frigjorte aksjeandeler på inntil 20% fordeles til de øvrige kommunene etter nærmere avtale om fordeling. Skulle behovet for frigjorte aksjeandeler være mindre enn 20 %, fordeles disse likt mellom Verdal kommune og Trøndelag fylkeskommune.
    c. Refordeling gjennomføres som rettet emisjon.
    d. Følgende sikringsbestemmelser innarbeides i ny aksjonæravtale;
        i. Selskapets forretningsadresse og administrasjon skal være i Verdal.
        ii. Alt av samlinger, anlegg, arealer, avtaler og rettigheter som i dag eies og/eller forvaltes av de enkelte museer som inngår i det konsoliderte muset, skal fortsatt holdes samlet og ikke skilles ut.
        iii. Dersom Selskapet opphører, skal alt av samlinger, anlegg, arealer, avtaler og rettigheter tilbakeføres til de opprinnelige og respektive kommuner/stiftelser.
        iv. Sikringsbestemmelsene kan endres av generalforsamlingen, under forutsetning av minimum 2/3 flertall.
    e. Det forutsettes at alle involverte parter slutter seg til prinsippene for ny eierstruktur, aksjonæravtale fremforhandles og at nytt eierskap er operativt fra 1.1.2022.
    f. Det forutsettes at Verdal kommune og Selskapet reforhandler eksisterende tilskuddsavtale før nye eiere trer inn. Ny avtale skal spesifisere tilskuddsandel både for gjennomføring av Spelet og vedlikehold/forvaltning av kommunens eiendommer, bygninger og utstyr.
    g. De konsoliderte museenes driftsselskap gis nytt navn ved de nye eiernes inntreden. Det er gjennomført en intern prosess om dette i Selskapet og det foreligger et konkret navneforslag.

6. Aksjonæravtalen skal ha forrang til Selskapets vedtekter.

7. Det forutsettes at det etableres en felles arena for alle stiftelsene sammen med selskapet for å sikre involvering i pågående prosesser, samt i forbindelse med utarbeidelse av årlig budsjett.

8. Det etableres et interimsstyre i SNK AS, for å koordinere den oppfølgende prosess med utarbeidelse av nødvendige selskapsdokumenter, aksjonæravtale og oppdaterte driftsavtaler.

Vedlegg:

1 Avtale SNK og Verdal kommune 1994

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Kommunestyresak 2/20, møte den 27.01.2020
- Kommunestyresak 56/20, møte den 15.06.2020
- Formannskapssak 114/20, møte den 16.09.2020
- Formannskapssak 134/20, møte den 15.10.2020
- Kommunestyresak 37/21, møte den 26.04.2021
- Utredning og innstilling Trøndelag fylkeskommune, sak 39/21 (behandling 26.5.21 og 15.6.21)

Saksopplysninger:

Det vises til vedtak i kommunestyret 26.04.21 og vedtak i Trøndelag fylkeskommunes (TFK) hovedutvalg for kultur 7.4.21:

1. *HU kultur ber fylkesrådmannen arbeide videre med ny organisering i tråd med vedtak i fylkestinget i juni 2020 der refordelingsmodellen legges til grunn.*
2. *For videre avklaringer forutsettes det dialog med Verdal kommune, vertskommunene, museene og eventuelt andre interessenter.*
3. *Det må utredes ulike alternative fordelingssitser som belyser både fordeler og ulemper ved ny eierstruktur. Eiersitsene må reflektere tilskuddsnivået.*
4. *Arbeidet med eventuell overføring av de andre konsoliderte museene jmf. vedtak i fylkestinget i juni 2020 avventes.*
5. *Det legges fram ny sak for fylkestinget i juni 2021.*

Det har i perioden fra formannskapets vedtak 6.4.21 og TFKs hovedutvalg for kultur den 7.4.21 vært gjennomført tett dialog og forhandlinger mellom kommunedirektøren og fylkesrådmannen. Etter dialog med styreleder og direktør ved Stiklestad nasjonale kultursenter AS (SNK), ble det utarbeidet en omforent administrativ skisse til løsning. Skissen ble presentert for

kommunedirektørene i Inderøy, Levanger, Steinkjer og Stjørdal, hvor det ble gjennomført oppfølgingsmøte sammen med daglig leder og økonomisjef i SNK. Tema for møte var den økonomiske situasjonen for selskapet, samt risiko knyttet til denne. Etter ytterligere justeringer av skissen, ble man administrativt enig om løsning for berørte kommuner og fylkeskommunen. Resultatet av prosessen vises som innstilling til saken. Det vises til andre saksdokumenter for øvrig historikk i saken

Ny organisering av eierskap bygger i stor grad på kommunestyrets vedtak 26.04.21, men med noen viktige endringer;

1. Nedjustering av eiersits er ikke fordelt likt, men 15 % på Verdal kommune og 5 % på Trøndelag fylkeskommune.
2. Hvis behovet for frigjorte aksjer skulle bli mindre enn samlet 20 %, fordeles disse likt mellom dagens eiere.
3. Nytt punkt c om at refordeling gjennomføres som rettet emisjon.
4. Sikringsbestemmelser oppdatert med nytt punkt iv, slik at endringer i bestemmelsen kan gjøres med minimum 2/3 flertall.
5. Nytt punkt f, hvor det fremgår at Verdal kommune og SNK skal reforhandle eksisterende tilskuddsavtale før nye eiere trer inn.

Forøvrig er det gjort noen språklige endringer og mindre justeringer i forhold til vedtak 26.04.21.

Vurdering:

Skissen som legges frem til behandling innebærer at Verdal kommune og TFK reduserer sine eierandeler, og øvrige kommuner kommer inn på eiersiden gjennom rettet emisjon, jf. innstillingens punkt 1 a-c. For Trøndelag fylkeskommune har det vært viktig å være selskapets største eier. Øvrige kommuner ønsker tilsvarende løsning. Skissen legger derfor opp til at Verdal kommune reduserer sin eierandel med inntil 15 % og Trøndelag fylkeskommune med inntil 5 %. Dagens eiere i SNK vil da begge ha negativt flertall alene, noe som innebærer blokkeringsmulighet i saker som krever kvalifisert flertall, for eksempel vedtektsendringer, sammenslåing (fusjon), utskilling (fisjon) og saker som inngår i sikringsbestemmelsene. Skulle nye kommuner som skal inn på eiersiden ønske lavere eierandel, skal redusert behov for frigjorte aksjer fordeles likt på dagens eiere. Løsningen er ikke lik opprinnelig refordelingsmodell og vurderes til å ivareta Verdal kommunes behov om å ikke splitte opp dagens virksomhet på Stiklestad, gjennom sikringsbestemmelsene i innstillingens pkt. d.

Opprinnelig vedtak i kommunestyrets sak 37/21, hadde ikke lagt til rette for en mulig endring av sikringsbestemmelsene. Etter dialog med styrets leder og direktør i SNK, ble det lagt til et nytt punkt iv i sikringsbestemmelsene. Punktet innebærer at sikringsbestemmelsene kan endres ved 2/3 flertall. Det vil på den måten være mulig å gjennomføre endringer, slik at dette ikke nødvendig vis er til «evig tid». Endringer forutsetter at både Verdal kommune og Trøndelag fylkeskommune er enig i endringene, jf. krav om 2/3 flertall.

Gjennom prosessen har det vært tydelig ulik oppfatning av årsaker til SNKs økonomiske utvikling de siste årene. Opprinnelig tilskuddsavtale mellom selskapet og Verdal kommune er vedlagt saken. Avtalen har vært uforandret siden signering i 1994, og det er behov for en reforhandling før prosessen går videre. Slik avtalen er formulert i dag, gis det lite forutsigbarhet for partene, ettersom tilskuddet ikke spesifisert eller konsekvensene ved manglende oppføring av Spelet er synliggjort. En reforhandlet avtale vil gi grunnlag for ryddige prosesser i fremtiden

og forutsigbarhet før nye eier tiltrer på eiersiden. Målsetningen om å ha selskapet operativt fra 1.1.22 er videreført. En reforhandling av avtalen bør derfor startes før sommeren, med målsetning om sluttføring i løpet av september.

Skisse til løsning vil gi kommuner og fylkeskommuner inn på eiersiden i SNK AS. Kommunedirektøren mener det fortsatt er viktig at stiftelser får en felles arena inn mot selskapet. I ny skisse er det gitt en ytterligere presisering, slik at dette sikres medvirkning i det årlige budsjettarbeidet.

Kommunedirektøren anbefaler innstillingen for nytt eierskap i SNK AS. Likelydende innstilling er lagt frem av fylkesrådmannen i TFK, som vil behandles i hovedutvalg for kultur 26.05.21 og fylkestinget 15.06.21. Det er forventet at en løsning på eiersiden, i kombinasjon med sikringsbestemmelser, vil gi selskapet ro til å fokusere på kjernevirksomheten. Det presiseres at prosessen med etablering av nytt eierskap ikke er sluttført, og vil kreve god og tett dialog mellom partene frem mot årsskiftet.

Under henvisning til vedtak i Nord-Trøndelag fylkesting 01.12.93, sak 49/93, og vedtak i Verdal kommunestyre 17.11.93, sak 141/93, er det i dag mellom Verdal kommune og Stiklestad Nasjonale Kultursenter A/S inngått følgende

A V T A L E

1. Generelt.

Stiklestad Nasjonale Kultursenter A/S (SNK A/S) overtar fra 1.3.94 ansvaret for drift og utvikling av Olsokspelet og Verdal kommunes (kommunens) øvrige eiendommer, bygninger og utstyr på Stiklestad.

2. Eiendommer, utstyr, bygninger. Det økonomiske ansvar.

Vedlikehold og forvaltning av kommunens eiendommer (inklusive Olsokspelet), bygninger og utstyr på Stiklestad skal skje innenfor de ressurser som SNK A/S setter av til formålet i det årlige budsjett, med de presiseringer vedrørende Olsokspelet som følger av pkt. 3, 4 og 5 nedenfor.

SNK A/S beregner seg ikke honorar for oppgaver med vedlikehold og forvaltning av kommunens eiendommer, bygninger og ustyr.

Kommunen på sin side stiller Olsokspelet og øvrig eiendommer, bygninger og utstyr vederlagsfritt til disposisjon for SNK A/S.

De aktuelle eiendommer er skravert på vedlagte kartskisser.

Avtalen har ingen innvirkning for reguleringsarbeidet som pågår for Stiklestadområdet.

3. Spelnemnda.

Til å gjennomføre Spelet skal det velges en nemnd på 7 medlemmer med varamedlemmer som sammensettes slik:

- Spelnemndsleder oppnevnt av Verdal kommune
- 1 medlem oppnevnt av Verdal kommune
- Leder for plassnemnda
- Leder for aktørnemnda
- Leder for reklamenemnda
- Leder for administrasjonsnemnda
- 1 representant for Stiklestad kirke

4. Årsmelding og regnskap.

Årsmelding og regnskap for SNK A/S må føres på en slik måte at det som angår Spelet utskilles.

5. Budsjett.

Det utarbeides budsjett med aktivitetsplan for Olsokspelet. Budsjettet behandles av Spelnemnda før det legges fram for styret i SNK A/S.

6. Varighet.

Denne avtalen har en gjensidig oppsigelsestid på ett år, regnet fra utgangen av oppsigelsesåret.

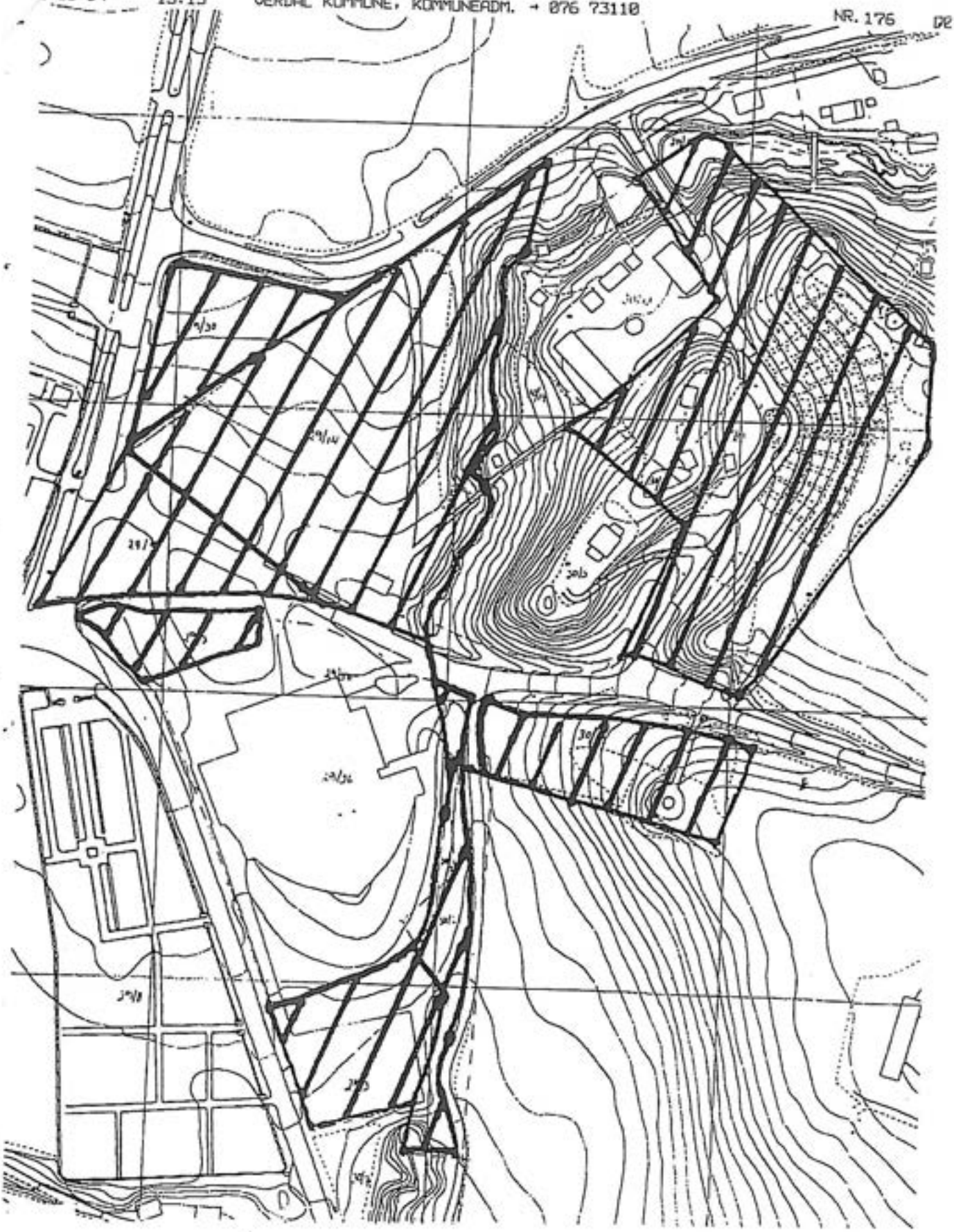
VERDAL KOMMUNE

Kari Sundby
Ordfører
Verdal kommune

Stiklestad, 24/5- 1994

Osvald Løberg
Styreformann
Stiklestad Nasjonale Kultursenter A/S

Kommunale arealer der drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres Stiftelsen Nasjonale Kulturhus A/S.
senter



Kommunale arealer der drifts- og vedlikeholdsansvaret overføres Stiklestad Nasjonale Kulturhus A/S.
senter

Sluttbehandling - Detaljregulering Brauta øst - del av 5038/282/4

Saksbehandler:	Kirstine Karlsaune	**Arkivref:**
E-post:	kirstine.karlsaune@verdal.kommune.no	2019/2517 -
Tlf.:	47471350	/2019005

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	15.06.2021	56/21
Kommunestyre	21.06.2021	76/21

Kommunedirektørens innstilling:

Det gjøres følgende endringer av planforslaget:

- Bestemmelse 5 b) omformuleres til:
  «Automatisk fredete kulturminner
  Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid oppdager mulige automatisk fredete kulturminner (f.eks. bein, gjenstander, ansamlinger av sot/kull eller stein) i området, skal arbeidet stanses og fylkeskommunen og/eller Sametinget varsles, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og dem som utfører selve arbeidet har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.»
- Bestemmelse 11.2 suppleres med:
  «Framkommelighet for lastebil (L) i krysset ved boligeiendom 282/186 dokumenteres med sporingskurve ved søknad om tillatelse til tiltak.»

Vedlagte planforslag, med overnevnte endring, vedtas iht. plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

1 3863_Planbeskrivelse 200916
2 Plankart-Brauta-A2-L_200903
3 Bestemmelser 200916
4 Solstudie
5 ROS-analyse 03.06.2020
6 Bufferanalyse hovedvannledning
7 Reguleringsplan Brauta øst - geoteknisk notat
8 Svar til naboene etter 1 gangs behandling
9 Samlet saksfremstilling Brauta Øst

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Sakspapir Utvalg plan og samfunn 15.09.2020, sak 71/20.
- Notat skredfarevurdering (Sweco, 07.05.2020) – erstattet av nytt geoteknisk notat.

Saksopplysninger:

Bakgrunn for saken
Planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn iht. vedtak i Utvalg plan og samfunn den 15. september 2020, sak 71/20. Planforslaget legges nå fram for sluttbehandling.

Planområdet er på ca. 5,7 daa og ligger inntil eksisterende boligfelt Brauta i Vinne. Området foreslås tilrettelagt for boligbebyggelse, veg og lek/uteoppholdsareal. Det planlegges 12 boenheter med adkomst via Veiesvingen gjennom eksisterende boligfelt. Planforslaget er utarbeidet av Arcon prosjekt AS for Nordbohus AS. Arealet omfatter del av eiendom gnr. 282 bnr. 4. som i dag er dyrka mark, men som ble avsatt som framtidig boligområde i kommunedelplan for Verdal by i 2017, etter ønske fra grunneier. I tillegg vil gnr. 283 bnr.169, del av gnr. 283 bnr.19, gnr 283, bnr 167, del av gnr 282 bnr 186, og del av gnr 282, bnr 33 bli berørt i hovedsak for regulering av kjøreadkomst.

Høring / offentlig ettersyn
Planforslaget har vært på høring og offentlig ettersyn iht. vedtak i Utvalg plan og samfunn den 15. september 2020, sak 71/20. Offentlige instanser og andre berørte ble tilskrevet med brev datert 20.11.2020. Offentlig ettersyn ble kunngjort 24.11.2021. Høringsfristen var 12. januar 2021. NVE ba om utsatt høringsfrist ut januar 2021. NVE har hatt innsigelse pga. uavklart skredfare. Geoteknisk notat ble ettersendt til NVE 30.03.2021, og NVE frafalt innsigelsen 14. mai 2021.

Det er mottatt følgende høringsuttalelser:
1 Statsforvalteren i Trøndelag, 06.01.2021 og 14.01.2021
2 Trøndelag fylkeskommune, 05.01.2021
3 NVE, 08.01.2021, 13.01.2021 og 14.05.2021
4 Statens vegvesen, 12.01.2021 og 01.06.2021
5 Inger Synnøve Schei, 03.01.2021
6 Trude Dahle Sandnes, 04.01.2021
7 Ole-Magnus Høydal, 11.01.2021
8 Håvard Lian, 22.02.2021
9 Tensio TN AS, 25.05.2021

Høringsuttalelsene er i det følgende oppsummert og/eller *sitert* og kommentert:

1 a) Statsforvalteren i Trøndelag, 06.01.2021
Landbruk
Boligtetthet
Bruken til boligformål er avklart i kommunedelplanen for Verdal by. Arealet ble tatt inn i planforslaget før innskjerpingen av jordvernet i 2015. Som vi var opptatt av i forhåndsuttalelsen (jf. brev av 15.08.2019) er det viktig at området gis en arealeffektiv og høy utnytting, i tråd med føringer fra kommunedelplanen. Underveis i planprosessen har man blitt klar over en hovedvannledning gjennom området, som har vært førende for bebyggbart areal og utforming av området.

Da Statsforvalteren ble konferert med denne utfordringen tidligere i 2020, viste vi forståelse for at dette er en faktor som vil påvirke utbyggingen. Samtidig påpekte vi at det er viktig å vurdere andre boligtyper enn bare eneboliger, som det da var lagt opp til. Den gang var det skissert 10 boliger. I planforslaget er det nå funnet plass til 12 boenheter, i en kombinasjon av eneboliger, rekkehus og leiligheter. Dette er fremdeles noe under kommuneplankravet.

En bufferanalyse viser at det er 4 daa til rådighet innenfor B15. For dette arealet isolert vil altså 12 enheter imøtekomme kommuneplankravet. Vi mener i utgangspunktet at området avsatt til bolig i KPA bør utgjøre beregningsgrunnlaget for boligtettheten. Etter en samlet vurdering finner vi imidlertid den skisserte løsningen er akseptabel. Kravet er også sikret i reguleringsbestemmelsene.
Det er positivt at det er fordelt på deltfelt, noe som gir en tydelig og forutsigbar plan.

Håndtering av matjorda
I vår forhåndsuttalelse ba vi om at det tas inn en bestemmelse som sikrer at matjordlaget skal tas av, sikres, og nyttes til jordbruksformål i nærområdet. Det er positivt at dette er sikret i reguleringsbestemmelsene.

Klima og miljø, Samfunnssikkerhet
Ingen merknad.

Kommentar:
Uttalelsen tas til orientering, og fordrer ikke justering av planen.

1 b) Statsforvalteren i Trøndelag, 14.01.2021 – samordnet uttalelse
Statsforvalteren viser til brev til kommunene og statsetater datert 17.01.2018 om delegering av myndighet til å samordne statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven. De har mottatt uttalelse/innsigelse til planforslaget fra sektor-/fagmyndigheten NVE, og viser til denne for nærmere begrunnelser og generell rådgivning for det videre planarbeidet.

Statsforvalteren har vurdert hjemmelsgrunnlaget og avveiningen mellom ulike hensyn som ligger bak innsigelsen. Etter en helhetsvurdering har de kommet frem til at avskjæring ikke er aktuelt. Statsforvalterens konklusjon er at det fremmes følgende innsigelse til planen:
Norges vassdrags og energidirektorat:

1. *Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 4-3 og med bakgrunn i NVEs veileder 7/2014 fremmes det innsigelse til planen, inntil det kan dokumenteres på en tilfredsstillende måte at skredfaren er ivaretatt.*

Kommentar:
Innsigelsen er imøtekommet og frafalt, se siste uttalelse fra NVE.

2 Trøndelag fylkeskommune, 05.01.2021
Kulturminner:
Vi viser til tidligere korrespondanse og gjennomført arkeologisk registrering av planområdet. Det ble ikke påvist noen automatisk fredete kulturminner ved denne registreringen. For detaljer om registreringen viser vi til tidligere utsendt rapport.

Av hensyn til klart språk foreslår vi en omformulering av bestemmelsenes 5 b) til:

> *Automatisk fredete kulturminner*
> *Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid oppdager mulige automatisk fredete kulturminner (f.eks. bein, gjenstander, ansamlinger av sot/kull eller stein) i området, skal arbeidet stanses og fylkeskommunen og/eller Sametinget varsles, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og dem som utfører selve arbeidet har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.*

Øvrige forhold: Det kan vurderes å føre f_SKV2 helt fram til plangrensen. Dette hvis det kan lette drift og vedlikehold av vannledningen.

Kommentar:
Vi kan ikke se å ha mottatt arkeologisk rapport, men dette anses heller ikke nødvendig. Bestemmelse 5 b) anbefales omformulert iht. innspill fra fylkeskommunen.

Å eventuelt føre felles/privat veg f_SKV2 helt fram til plangrensen kan være uheldig ift. jordvern, da dette kan oppfattes som et signal om mulighet for senere utvidelse av boligfeltet utover tilliggende dyrka mark. Vannledningen anses tilstrekkelig hensyntatt gjennom vist sikringssone og byggegrense.

3 a) NVE, 13.01.2021 - innsigelse
Planområdet er lokalisert på et relativt flatt område ved eksisterende boligfelt. Like nord for planområdet er det et flomløp til Verdalselva. Ifølge planbeskrivelsen vil nærmeste bebyggelse ligge ca. 50 meter fra elveskråning. Dette er bak eksisterende bebyggelse.

Sammen med plandokumentene foreligger det en skredfaglig vurdering av planforslaget utført av Sweco. ...

NVE mener den geotekniske vurderingen med prosjektnummer 10218054 ikke tilfredsstiller forventingene i NVEs veileder 7/2014 som er førende for geotekniske vurderinger.

Inntil en kan dokumentere på en tilfredsstillende måte at skredfaren er ivaretatt, fremmer NVE innsigelse til detaljregulering Brauta.

Kommentar:
Innsigelsen er imøtekommet og frafalt, se siste uttalelse fra NVE.

3 b) NVE, 14.05.2021 - innsigelse frafalt
De viser til skredfarevurdering fra Sweco datert 24.03.21. *Sweco har nå utført 3 totalsonderinger og tatt opp til sammen 6 sylinderprøver fra tre borpunkt. Disse prøvene viser ifølge Sweco at det ikke er sprøbruddmateriale eller kvikkleire i prøvene og at tiltaket ikke kan utløse et områdeskred. Sweco konkluderer med at tiltaket oppfyller sikkerhetskravene i TEK17 kap. 7-3 og PBLs § 28-1.*

Konklusjon: På bakgrunn av ovennevnte anser vi kravene om sikker byggegrunn mot naturfare for oppfylt samt våre Vilkår for egengodkjenning. NVE har derved ikke lenger innsigelse til saken og planen kan egengodkjennes av kommunen.

Kommentar:
Uttalelsen tas til etterretning.

4 a) Statens vegvesen, 12.01.2021
Atkomst til planområdet planlegges fra kv. Tømmermannsvegen via kv. Veiesvingen. Planområdet grenser til veletablert boligområde med separat tilbud for myke trafikanter i form av gang-/sykkelveg. Forholdsvis kort avstand til både skole, kollektivtransport og sentrumsfunksjoner, og planforslaget er derfor i tråd med føringer og prinsipper for statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Planformålets hjemmel i overordnet plan underbygger dette.

I planbeskrivelsen oppgis at kv. Tømmermannsvegen er smal, og at en breddeutvidelse av denne skal vurderes i planarbeidet. Statens vegvesen vil til dette bemerke at en ren breddeutvidelse normalt kun tjener framkommeligheten for kjøretrafikk, samtidig som faren for økt fartsnivå på

denne øker. Skal man ivareta trafikksikkerhet for myke trafikanter bør det suppleres med øvrige trafikksikkerhetstiltak som ikke inngår i plan etter plan- og bygningsloven (eksempelvis fartshumper). Dette er opplyst å være hensyntatt i egen prosess.

Mulige snarveger for gående og syklende, gjerne i form av alternative ruter uten vesentlig kjøretrafikk, bør etterstrebes. 12 boenheter vil ikke medføre stor trafikkmengde i seg selv. Med henblikk på den eksisterende og beskjedne kjøretrafikken i boligområdet i dag, vil imidlertid økningen kunne oppleves som markant for dagens beboere. Eventuell regulering av kjøretrafikken med skilting må finne sted i form av vedtak etter vegtrafikkloven.

Konsekvensene med hensyn til trafikkstøy vurderes som uproblematisk.

Planforslaget framstår ellers å være utformet i tråd med vegnormalene, og Statens vegvesen har med grunnlag i dette ingen innvending til planforslaget.

Når det gjelder vegforhold for øvrig, viser vi til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Kommentar:
Uttalelsen tas til orientering. Vi ba også om en vurdering ift. alternativ adkomst, se svar under.

4 b) Statens vegvesen, 01.06.2021
Vi viser til deres oversendelse (e-post) datert 21. mai i år samt vår uttalelse til forslag til detaljregulering Brauta Øst, planID 2019005, datert 12. januar i år.
Planforslaget omfatter 12 nye boenheter, og atkomst er planlagt gjennom eksisterende boligfelt vest for planområdet. Samtidig går det en privat veg mot sør, Veiesvingen, med forbindelse til fv. 72. Dere stiller spørsmål ved om denne kan utgjøre en alternativ atkomst.

Statens vegvesen har som sektormyndighet for trafikksikkerhet følgende kommentarer til forslag om nytt kryss med fv. 72 og pv. Veiesvingen:

I vegeier Trøndelag fylkeskommunes vegstrategi har fylkesveg 72 status som «regional hovedveg med tilnærmet riksvegfunksjon». Som mellomriksveg er Jamtlandsvegen en svært sentral veg, og på denne strekningen nærmest sentrum utgjør den en av Verdals viktigste transportårer både for person- og næringstrafikk. Med en trafikkmengde på 3240 kjøretøy/døgn, hvorav hele 15 % tunge kjøretøy, er det forutsetningsvis avgjørende at størst mulig andel av- og påkjøringer finner sted i godt definerte og tilrettelagte kryss. Krysset med Jamtlandsvegen og Kjærenget (parsell av fv. 72) 300 meter vest for Veiesvingen er kanalisert og tilrettelagt med planskilt kryssing for myke trafikanter. Krysset framstår derfor etter vårt syn som langt mer egnet til å håndtere ny trafikk til og fra Brauta enn nytt T-kryss i tilknytning til Veiesvingen.

Krysset med fv. 72 og Veiesvingen vil imidlertid uansett bli en utfordring med nytt boligfelt på Brauta og den nye Vinne skole under etablering: For elever fra Kjærenget/Brauta vil det oppfattes som en betydelig omveg å skulle ta vegen om gangbrua i vest for å komme seg trygt til og fra skole og fritidsaktiviteter. Det er derfor sannsynlig at de vil benytte pv. Veiesvingen som snarveg og krysse fylkesvegen utenfor tilrettelagt kryssingspunkt. Med tanke på kalktransporten på fv. 72 vil det trolig oppstå en lokal diskusjon om trafikksikkerhet som vegeier og plan-/skolemyndighet vil måtte ta stilling til.

Statens vegvesen vil opprettholde vårt syn på at det er best for trafikksikkerheten at kjøreatkomst til de nye boligene på Brauta skjer via Tømmermannsvegen som forutsatt i forslag til detaljregulering, tross ulempene for eksisterende bebyggelse. Vi tror utfordringene med

myke trafikanters ferdsel langs Veiesvingen og over fv. 72 blir utfordring nok i framtida, og at denne utfordringen bare blir forsterket dersom en samtidig åpner for Veiesvingen som atkomst til Brauta Øst.

Statens vegvesen anbefaler derfor at det holdes fast ved infrastruktur foreslått i opprinnelig planforslag, men henviser til vegeieren for endelig avgjørelse.

Kommentar:
Uttalelsen tas til etterretning. Vi ser at trafikksikkerhet kan bli tema dersom myke trafikanter tar en uønsket snarveg over Fv. 72 til/fra skolen. Holdningsskapende arbeid kan forebygge slik ferdsel.

5 Inger Synnøve Schei, 03.01.2021
Det vises til at hun som eier av Veiesvingen 1 283/19 i brev datert 08.07. 2019 har innvendinger til valg av adkomstvei. *Veiesvingen er i dag en smal, gruslagt vei brukt av en håndfull husstander, og en utbygging vil trolig mer enn doble antall brukere av veien.*

Det er i planforslaget skissert en oppgradering/utvidelse av veien, men ordbruken er noe varierende og det stilles spørsmål ved hvordan dette skal forstås. Vegen omtales ift. oppgradering med fast dekke og en fartsdump / utvides og oppgraderes med fast dekke / breddeutvidelse og fast dekke. *En eventuell utvidelse av veien vil ha konsekvenser for min eiendom, som jeg ikke ser er tilstrekkelig vurdert og konkretisert i planen.*

Fra kommunens side omtales Veiesvingen som privat vei. *Hva dette innebærer mht. til eierskap og bruksrettigheter, og eventuell utvidelse av bruksrettigheter, er så langt jeg ser, ikke tatt opp i planforslaget. Det er heller ikke spørsmål knyttet til ansvar for vedlikehold.*

Som det påpekes i reguleringsplanen, har man to alternative veitraseer å velge mellom. En trase via Veiesvingen/Tømmermannsveien som går gjennom to boligfelt ut til hovedvei, og en (kortere) som går direkte ut til hovedvei (Jamtlandsveien) og som berører en eiendom. Utbygger har valgt traseen som leder trafikken via boligfeltene uten å grunngi dette nærmere. En mer bærekraftig og trafikksikker løsning vil være å lede biltrafikken, (ikke myke trafikanter som vil kunne bruke Veiesvingen), fra boligfeltet til Jamtlandsveien, noe som vil bidra til en sikrere skolevei, samtidig som man unngår økt gjennomgangstrafikk i eksisterende boligfelt.

Kommentar:
Adkomst fra Jamtlandsvegen er ikke foreslått, fordi dette er en fylkesveg med streng holdning til avkjørsler, både nye og utvidet bruk av eksisterende. På bakgrunn av høringsuttalelser har vi likevel bedt om Statens vegvesen sitt syn på eventuell alternativ adkomst, se siste uttalelse fra dem. De anbefaler at det holdes fast ved infrastruktur foreslått i opprinnelig planforslag.

Når det gjelder utvidelse av vegen, så gir plankartet rammene for vegformålet, se under. Reguleringsbestemmelsene vil bli juridisk bindende, så disse gjelder foran det som er anført i planbeskrivelse m.m. Bestemmelsene forutsetter både utvidelse, fast dekke og fartsdump. En stripe av Schei sin eiendom inngår i vegformålet, se under. Det er vanskelig å se forskjell på gårdsplass og kjøreveg, men hun ser ut til å eie en stripe av dagens veg.

Planforslag (røde linjer) lagt over flyfoto.

Veiesvingen er registrert som privat veg, og mesteparten av veggrunnen i planområdet eies i dag av to gårdbrukere (Rosvold og Bjørken), men noen boligeiere er også direkte berørt av planens vegformål. Vegen er nå planlagt som felles veg, men det er ikke presisert hvilke eiendommer den skal være felles for. Den vil uansett bli benyttet at dagens og framtidige brukere. Reguleringsplanen setter ikke eiendomsretten til side, men åpner for at arealbruk og eierforhold kan ordnes/gjennomføres i henhold til planen. Når det gjelder bruksrettigheter, drift og vedlikehold, så anses dette privatrettslig. Utdrag fra plan- og bygningsloven tilsier at rettighet til adkomst må dokumenteres før fradeling og utbygging, se under.

Plan- og bygningslovens § 27-4 Atkomst, første ledd:
Før opprettelse eller endring av eiendom til bebyggelse eller oppføring av bygning blir godkjent, skal byggetomta enten være sikret lovlig atkomst til veg som er åpen for alminnelig ferdsel eller ved tinglyst dokument eller på annen måte være sikret vegforbindelse som kommunen godtar som tilfredsstillende. Avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43.

Plan- og bygningsloven § 21-6 sier følgende om privatrettslige forhold:
Med mindre annet følger av loven her, skal bygningsmyndighetene ikke ta stilling til privatrettslige forhold ved behandling av byggesøknader. Dersom det fremstår som åpenbart for bygningsmyndighetene at tiltakshaver ikke har de privatrettslige rettigheter søknaden forutsetter, skal søknaden avvises. Tillatelse etter denne lov innebærer ingen avgjørelse av privatrettslige forhold. Kommunen kan fastsette frist for supplering av søknaden.

6 Olaug og Svein Balgård, Erik og Inger Schei, Trude og Kjetil Sandnes, 04.01.2021
Beboere i Tømmermannsvegen 11 og 9 samt Veiesvingen 1 (viser også til egen mail fra den sistnevnte adr.), ønsker igjen å stille noen spørsmål vedrørende utbygginga Brauta øst.

For det første er ikke Veiesvingen en vei/gate i utgangspunktet. Dette er en gammel smal avlingsvei eid av gården Kjæran. Da forrige grunneier Bjørken, i slutten av 90-tallet, solgte tomter, ble denne veien automatisk bare tatt i bruk.
Trafikkbildet har endret seg enormt i årene etter denne utbyggelsen.
Det er pr i dag ca. 25 biler, motorsykler og mopeder, samt besøkende som bruker denne veien hele døgnet. Det er også til tider ekstremt høy fart.
Ved utbygging vil trafikken flerdobles gjennom Veiesvingen.

De undres over at det ikke er sett på muligheten for å legge ferdselsåren mot asfaltverkvegen, som allerede har påkjørsel direkte fra riksvei 72. *Dette vil berøre enda en grunneier, men det er jo ikke pr i dag, bebyggelse der. Ved å bruke Veiesvingen, berøres flere grunneiere.*

De stiller spørsmål ved om det er mulig å asfaltere en 4 meter bred vei i Veiesvingen, da denne er privat og allerede for smal (liten avstand mellom boligtomter). De oppfatter at det er tenkt gang- og sykkelvei for myke trafikanter, og spør hvordan denne er tenkt på den smale vegen.

De ser på det som en selvfølge at grunneier som selger tomter, er pliktig til å skaffe veg til boligene som selges. De ønsker ikke å bli skadelidende. De stiller spørsmål ved at grunneier belaster naboene med trafikken, og skilter «gjennomkjøring forbudt» på sin gårdsveg. De ønsker at kommune, trafikksikkerhetsrådet, grunneier og utbygger ser på dette.

Ønsker også at våre eiendommer blir målt opp på skikkelig vis, da det på nåværende kart ser ut som tomtegrenser er tilfeldig påsatt.
Eier at Tømmermannsveien 9, har måttet nedjustere sitt gjerde, da det blir nedkjørt og ødelagt hele tiden. Dette resulterte til at kommunen har tatt seg til rette og lagt asfalt på den eiendommen. Kan dette gjøres uten samråd med eier?

Kommentar:
Kommunens trafikksikkerhetsutvalg er ikke tilskrevet, men Statens vegvesen har uttalt seg om trafikksikkerhet, noe de har god fagkompetanse på.

Det er ikke planlagt gang- og sykkelveg langs Veiesvingen, men fra boligfeltet Brauta er det gang- og sykkelforbindelse til både skolen og sentrum.

Trafikksikkerhet og vegbredde: Se kommentar i Arcon Prosjekts brev datert 11.01.2021 (vedlagt) samt høringsuttalelser fra Statens vegvesen.

Utdrag fra håndbok N100, kap. B.6 Boliggater/boligveger, side 25:
«I de ytre by- og tettstedsområdene kan boliggatene/boligvegene utformes som overordnede eller øvrige boliggater/boligveger. De overordnede gatene/vegene har samlevegfunksjon, mens de øvrige gir adkomst til boliger.»

Øvrige boliggater/boligveger bør utformes som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m, mens sløyfer kan ha lengde inntil 600 m. Snuplass bør anlegges i enden av vegen og utformes i samsvar med kapittel D.8.

Boliggatene/boligvegene utformes slik at lavt fartsnivå sikres. Øvrige boliggater/boliggater bør utformes med bredde 3,5 – 4,5 m.

Figur B.14: Øvrig boliggate/boligveg (mål i m)

Boliggater/boligveger bør ha stigning på maksimalt 8%.

Utdrag fra Statens vegvesen sin håndbok N100, side 25.

Alternativ adkomst: Se vår kommentar til uttalelse nr. 5.

Eiendomsgrenser, gjerde m.m.: Nevnte tre eiendommer grenser til vegformål i planområdet (adkomstvegen Veiesvingen), og alle de tre eiendommene har normalt god kvalitet på eiendomsgrensene (mindre enn 30 cm feilmargin) mot planområdet. Grenseoppgang anses følgelig ikke nødvendig. Kvalitet på eiendomsgrenser er forøvrig tilgjengelig i kommunens kartinnsyn. Den delen av Tømmermannsvegen som går forbi 9 og 11 er en blindveg som ikke gir adkomst til planlagte boliger, så forhold her er ikke relevant for saken. Deler av Tømmermannsvegen er kommunal tilførselsveg til planområdet. Fast dekke (asfalt) begrenser støvplager. Misnøye ift. asfaltering av denne tas opp med kommunens avdeling Teknisk drift.

7 Ole-Magnus Høydal, 11.01.2021

Vi står fortsatt ved vår tidligere bekymring angående grunnforhold, særlig med tanke på skredet i Gjerdrum i romjula. Vi vet det er leire i grunnen rett øst for planområdet, og ønsker at dette skal undersøkes enda grundigere.

Vi står også ved at dette ikke er noen forskjønnelse av boligområdet. Prosjektet vil påvirke både lys- og solforhold for begge husene på vår eiendom. Det vil også påvirke utsikten vår betraktelig.

Da vi først ble introdusert for idéen om utbygging på området, var det aldri snakk om så mange enheter og i så stor skala.

Vi deler våre naboers bekymring angående trafikksikkerheten til myke trafikanter. Vi mener at asfaltering og fartsdumper ikke er tilstrekkelig med tanke på økning i antall kjøretøy dette prosjektet vil medføre. Hvordan skal barna våre ferdes trygt langs veien med en såpass stor endring når det gjelder biltrafikk som dette vil medføre?

Kommentar:
Skredfare er vurdert i nytt geoteknisk notat, og NVE har på bakgrunn av dette frafalt sin innsigelse.

Lys, solforhold, utsikt: Utsikten for naboene i Veiesvingen 8 og 10 vil endres når tilliggende dyrka mark bebygges, men ny boligbebyggelse skal plasseres minst 4 meter fra nabogrensa, jf. juridisk bindende byggegrense vist i plankartet.

Antall boenheter: Se høringsuttalelse fra Statsforvalteren.

Trafikksikkerhet: Se uttalelser fra Statens vegvesen, samt punkt 9.9 i planbeskrivelsen.
Se juridisk bindende reguleringsbestemmelser §§ 7.1 og 11.2.

8 Håvard Lian, 06.02.2021 og 22.02.2021

Ser av detaljregulering av Brauta Øst at deler av reguleringen tar av vår tomt (Gnr. 282 Bnr. 186) Veiesvingen 11. Dette er arealer som vi har kjøpt og har tinglyst målebrev på, aksepterer ikke uten videre at dette arealet blir tatt i bruk.

Kommentar:
Dette gjelder areal som i dag ser ut til å benyttes som kjøreareal (Veiesvingen), og som bør gi en hensiktsmessig kurvatur i både dagens og framtidig kryss her.

Utdrag fra kap. E.2 side 98 i Statens vegvesen sin håndbok N100 om veg- og gateutforming:
«Når et veg- eller gateanlegg dimensjoneres for personbil (P), bør fremkommeligheten for brannbiler (L) og vedlikeholdsmaskiner vurderes særskilt.»

Lastebiler (inkl. brannbiler med stige) har svingradius på 12 meter, og pålagt sporingskurve viser at de vil ha problemer med framkommelighet i krysset her om de må holde seg utenfor aktuell eiendom, selv om de bruker kjøremåte C som innebærer at: *«kjøretøyet forutsettes å kunne bruke hele kjørebanebredden både i den veg/gate kjøretøyet svinger av fra og i den veg/gate kjøretøyet svinger inn i»* og har en fart under 15 km/t.

I 2017 opphevet kommunen flere reguleringsplaner, hvorav bl.a. reguleringsplan for Veie 282/4 og Karlsrud 283/9 (planident 1996010), vedtatt 10.02.1997. Der var krysset regulert, men trolig ikke tilpasset større biler, se under. Garasje på aktuell eiendom var oppført da planen ble opphevet. Vegen var ikke anlagt iht. eldre plan, se illustrasjoner nedenfor.

Fra venstre til høyre: Planforslag. Eldre plan. Eldre plan (røde linjer) over kartutsnitt juli 2019.

Dersom deler av dagens kryss ikke kan benyttes til ferdsel slik planen viser, vil det vanskeliggjøre adkomst med lastebil (dimensjonerende) til både eksisterende bolig og planlagt boligområde. Statens vegvesen sin håndbok N100 for veg- og gateutforming anbefaler framkommelighet for lastebil (brannbil med stig). Vi har hatt dialog med både Innherred Brann og redning samt Innherred renovasjon. Utifra dimensjonerende motorkjøretøy er anbefalingen fra Innherred Brann og redning helt klar på at det må dimensjoneres for lastebiler. På bakgrunn av dialog med Lian ser det ut til at dette kan la seg løse, men vedkommende forutsetter at oppgradering av vegen ikke medfører skade på gårdsplass med belegningsstein og kantstein. Anlegget er ikke innmålt eller synlig på flyfoto, slik at vi ikke er 100 % sikre på at dette lar seg løse uten tilpasninger, men dette må i tilfelle utbygger løse i dialog med grunneier.
Dersom dette ikke lar seg løse er det mulig å søke om en endring av reguleringsplanen. Vi tilrår at det gis bestemmelse om aktuelt forhold, se kommunedirektørens innstilling i saken.

9 Tensio TN AS, 25.05.2021
Foreslått plassering av trafo er ok for Tensio TN, ingen innspill.

Kommentar:
Uttalelsen tas til orientering.

Supplerende forhåndsuttalelse – etter at planforslag var utarbeidet
Alle uttalelser til varsel om planoppstart er omtalt i planbeskrivelsen, men denne kom etter at planforslaget var oversendt til kommunen for behandling.

Oppsittere i Veiesvingen og Tømmermannsvegen – Thomas Elvebø, 06.08.2020
Etter det siste avisoppslaget i Innherred den 30.06.20 ser vi naboer at det er flere hus en forespeilet fra Nordbohus. Vi ser også at Veiesvingen skal bli brukt som innfartsåre og som vi skrev i tidligere mail til Arcon så er trafikkbelastningen allerede for stor med dagens vei standard. Det reklameres for gang og sykkelvei til skole og barnehage, men dette er umulig å gjennomføre med Veiesvingen som adkomstvei. Barn og myke trafikanter må bruke Veiesvingen

for å komme seg til gangfelt og bro over Riksvei 72. Dette medfører trafikkfare da veien er veldig smal og det er umulig å få den bredere på grunn av bebyggelse.
De vedlegger også sitt innspill datert 21.08.2019.

Kommentar:
Innspillet i 2019 er besvart i planbeskrivelsen. Innspillet i 2020 anfører lignende forhold. Veg og trafikkforhold er omtalt i planbeskrivelsens punkt 9.9. Videre er det for kjøreveg f_SKV1 gitt juridisk bindende reguleringsbestemmelse § 7.1 om at vegen skal utvides og oppgraderes med fast dekke samt en fartsdump. Rekkefølgebestemmelse § 11.2 angir at alt dette, bortsett fra fartsdump, skal være klart før bygningsarbeidet starter.
Trafikksikkerhet er grundig omtalt av Statens vegvesen, og vi støtter denne.

Interne innspill

Teknisk drift, 17.06.2020
Veger er foreslått som fellesadkomst.
Hovedvannledningen er ivaretatt med egen sikringssone. Spørsmål om det bør foretas prøvegraving for å være sikre på at ledningens faktiske beliggenhet stemmer med kartet.
I henhold til dokumentene skal det inngås utbyggingsavtale med kommunen angående VA.
Tilkobling av vann og kloakk er gjennomførbart, men ser ikke bort fra at det kan bli noe mere kostnadskrevende enn utbygger ser for seg. Må prosjekteres.

Kommentar:
Utbyggingsavtale skal være frivillig. Innspillet er formidlet til utbygger. Hovedvannledningen har lagt føringer for planforslaget, og det er mulig å søke om endring av planen dersom denne viser seg å være for usikkert kartlagt. Dette bør avklares før prosjektering.

Landbruk og miljøforvaltning, 17.07.2020
Synes adgang for allmennheten til bakenforliggende skogsområde bør inn i planen.

Kommentar:
Ikke hensyntatt, da planområdet ikke grenser til dette skogområdet. Dyrka mark imellom. Fra andre deler av boligfeltet er det likevel adkomst til tursti langs elva.

Endringer av planen etter offentlig ettersyn
Planforslaget er ikke endret etter offentlig ettersyn.

Vurdering:

De fleste forhold er vurdert ved første gangs behandling, se UPS-sak 71/20.

Boligformål her er iht. avsatt boligformål i kommunedelplan for Verdal by. Fylkesmannen anbefalte i utgangspunktet 15 boenheter, men da trasé for vannledningen har vært førende for utforming av planen er det akseptert 12 boenheter her. NVEs innsigelse er imøtekommet. Fylkeskommunens faglige råd ift. generell bestemmelse om kulturminner tilrås imøtekommet. Vi ser imidlertid ikke behov for å legge vegformål over hele hovedvannledningen, helt ut til plangrense / dyrka mark. Øvrige høringsuttalelser fra faglige myndigheter fordrer ikke endring av planen. Flere beboere langs Veiesvingen har fortsatt innvendinger til adkomsten. Vi har følgelig luftet alternativ adkomst fra Jamtlandsvegen med Statens vegvesen, og de tilrår at det holdes fast ved adkomst via eksisterende boligfelt. Dette tas til etterretning, og de har uttalt seg utfyllende om trafikksikkerhet. Det er gitt bestemmelser om utvidelse og oppgradering med fast dekke og fartsdump. Fast dekke opparbeides gjerne noe smalere enn regulert bredde, fordi vegskulder inngår i formålet, men dette er også noe avhengig av utforming (kantstein eller ikke).

Konklusjon
Kommunedirektøren tilrår at vedlagte planforslag, med anbefalte justeringer, vedtas.

REGULERINGSPLAN

for

BRAUTA ØST

i

VERDAL KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE

UTARBEIDET AV: ARCON PROSJEKT AS

Revidert 16.09.2020

243

Innhold

INNHOLDSFORTEGNELSE 2

1. SAMMENDRAG 5

2. NØKKELOPPLYSNINGER 5

3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET 6

3.1 Bakgrunn 6

3.2 Intensjon med planarbeidet. 6

4. PLANPROSESSEN 6

5. GJELDENDE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER 7

6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON) 8

6.1 Beliggenhet 8

6.2 Avgrensning 8

6.3 Tilstøtende arealer bruk/status 9

6.4 Eksisterende bebyggelse. 9

6.5 Topografi/landskapstrekk 10

6.6 Klima 11

6.7 Vegetasjon, dyreliv og andre forhold 11

6.8 Grønne interesser 11

6.9 Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner 11

6.10 Veg- og trafikkforhold 12

6.11 Støy 12

6.12 Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning 12

6.13 Vann og avløp 13

6.14 Energi 13

6.15 Privat og offentlig servicetilbud 13

6.16 Risiko- og sårbarhet 13

6.17 Telefoni og fiberoptikk 14

6.18 Privatrettslige bindinger 14

7. UTREDNINGER I HHT. FORSKRIFT OM KONSEKVENSUTREDNING 14

8. BESKRIVLSE AV PLANFORSLAGET 15

8.1 Innledning 15

8.2 Reguleringsformål – Arealtabell 17

8.3 Byggeformål 17

8.4 Topografi og landskapstrekk 17

8.5 Klima 17

8.6 Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold 18

8.7 Grønne interesser / grov uteroms-plan 18

8.8 Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner 18

8.9 Veg og trafikkformål 18

8.10 Offentlig kommunikasjon / kollektivdekning 18

8.11 Vann og avløp 18

8.12 Avfall 18

8.13 Energi 19

8.14 Risiko og sårbarhet 19

9. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET 20

9.1 Overordnede planer og vedtak 20

9.2 Eksisterende reguleringsplaner 21

9.3 Eksisterende bebyggelse 21

9.4 Topografi og landskapstrekk 21

9.5 Klima 21

9.6 Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold 21

9.7 Grønne interesser 21

9.8 Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner 21

9.9 Veg og trafikkforhold 22

9.10 Støy 22

9.11 Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning 22

9.12 Vann og avløp 22

9.13 Energi 23

9.14 Privat og offentlig servicetilbud 23

9.15 Risiko og sårbarhet 23

9.16 Telefoni og fiberoptikk 23

9.17 Konsekvenser for næringsinteresser. 23

9.18 Juridiske/økonomiske konsekvenser for kommunen 23

9.19 Utbyggings-/opparbeidingsavtale 23

10. UTTALELSER OG MERKNADER 24

Statens vegvesen, brev datert 16.07.2019 24

NTE nett AS, e-post datert 20.08.2019 24

NVE, brev datert 08.07.2019 24

Fylkesmannen, brev datert 03.07.2019 25

Fylkeskommunen -Avdeling for kultur og regional utvikling, brev datert 22.08.2019 27

Sametinget, brev datert 02.08.2019 27

Innherred renovasjon, e-post datert 03.07.2019 27

Anje MB Høydal, Veiesvingen 8 (Gnr. 282/Bnr. 24, e-post datert 23.08.2019 28

Erlend Liaklev Kålen, Tømmermannsvegen 7B, e-post datert 08.07.2019 28

Inger Schei, Veiesvingen 1 (Gnr. 283/Bnr. 19), e-post datert 08.07.2019 28

Oppsittere i Veiesvingen og Tømmermannsvegen v/T. Elvebø, e-post datert 21.08.2019 28

Tore Frøseth, e-post datert 09.08.2019 29

11. FORSLAGSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTAR 29

12. VEDLEGG 30

Vedlegg 1 Forhåndsuttalelse; Trøndelag Fylkeskommune 30
Vedlegg 2 Forhåndsuttalelse: Fylkesmannen i Trøndelag 30
Vedlegg 2b Brev fra Fylkesmannen i Trøndelag 30
Vedlegg 3 Forhåndsuttalelse: NVE 30
Vedlegg 4 Forhåndsuttalelse: NTE 30
Vedlegg 4b Kart NTE 30
Vedlegg 5 Forhåndsuttalelse: Sametinget 30
Vedlegg 6 Forhåndsuttalelse: Innherred renovasjon 30
Vedlegg 7 Forhåndsuttalelse: Statens veivesen 30
Vedlegg 8 Forhåndsuttalelse: Tore Frøseth 30
Vedlegg 9 Forhåndsuttalelse: Thomas Elvebø 30
Vedlegg 10 Forhåndsuttalelse: Inger Schei 30
Vedlegg 11 Forhåndsuttalelse: Erlend Liakleiv Kålen 30
Vedlegg 12 Forhåndsuttalelse: Anje Marie Bjørbekk Høydal 30
Vedlegg 13 ROS-analyse 30
Vedlegg 14 Solstudie 30
Vedlegg 15 SWECO, Notat skredfarevurdering 30
Vedlegg 16 Trøndelag fylkekommune, Endelig kulturminnefaglig uttalelse 30
Vedlegg 17 Bufferanalyse hovedvannledning 30
Vedlegg 18 Situasjonsplan 30

1. SAMMENDRAG

Arcon prosjekt AS er engasjert av Nordbohus AS som ønsker å detaljregulere del av eiendom gnr. 282 bnr.4. i Verdal kommune. I tillegg vil gnr. 283 bnr.169, del av gnr. 283 bnr.19, gnr 283, bnr 167, del av gnr 282 bnr 186, og del av gnr 282, bnr 33 bli berørt i hovedsak for å sikre adkomst.

Planområdet ligger på Brauta i Vinne og er omtalt som «Brauta Øst» Planområdet er på 5,7 dekar.

Formålet med reguleringen er å regulere planområdet til boligbebyggelse, vei og lek/uteoppholdsareal. Det planlegges 12 boenheter på området. Adkomst er tenkt fra Tømmermannsvegen via Veiesvingen.

Det er ingen gjeldende reguleringsplan på området i dag. Verdal kommune har vurdert at det ikke er behov for konsekvensutredning da området er avsatt til boligformål i kommunedelplan for Verdal by.

Planarbeidet vil avklare nærmere om tomteutnyttelse, bebyggelsesform, friarealer, infrastruktur mv.

2. NØKKELOPPLYSNINGER

By:	Verdal
Adresse:	Veiesvingen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13
Gårdsnr. / bruksnr.	gnr. 282 bnr.4, del av gnr. 283 bnr.169, gnr. 283 bnr.19, gnr 283, bnr 167, gnr 282 bnr 186, gnr 282, bnr 33 og gnr 282, bnr 24.
Gjeldende planstatus:	Kommuneplanens arealdel Vedtatt 13.04.2011, planid: L2008018 Kommunedelplan Verdal by 2017-2030 er vedtatt 29.05.2017 med planid.: 2013001.
Ny plan vil delvis erstatte:	Ingen
Forslagsstiller:	Nordbohus AS
Grunneier:	Thomas Bjørken
Plankonsulent:	Arcon Prosjekt AS
Ny plans hovedformål:	Boligbebyggelse, vei og lek/uteoppholdsareal
Teigareal	59,3 daa
Planområdets areal i daa:	5,7 daa
Ant. nye boenheter:	12 stk
Aktuelle problemstillinger (støy, byggehøyder o.l.)	Nei
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	06.07.2019
Fullstendig planforslag mottatt, dato	11.06.2020
Informasjonsmøte avholdt (j/n)	Nei

3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

3.1 Bakgrunn

Nordbohus AS ønsker å regulere del av eiendommene gnr. 282 bnr.4, del av gnr. 283 bnr.169, gnr. 283 bnr.19, gnr 283, bnr 167, gnr 282 bnr 186, og gnr 282, bnr 33. i Verdal kommune. Planområdet ligger på Brauta i Vinne, og er omtalt som «Brauta Øst»

3.2 Intensjon med planarbeidet.

Intensjonen med planarbeidet er å regulere planområdet til boligbebyggelse, vei og lek/uteoppholdsareal. Det planlegges 12 boenheter på området.

Verdal kommune har vurdert at det ikke er behov for konsekvensutredning da området er avsatt til boligformål i kommunedelplan for Verdal by.
Planarbeidet vil avklare nærmere om arealutforming, tomteutnyttelse, bebyggelsesform, friarealer, infrastruktur mv.

4. PLANPROSESSEN

Planprosessen har inneholdt følgende aktiviteter:

Milepæl:	Dato:
Innsendt planinitiativ til Verdal kommune	19.06.2019
Oppstartsmøte – referat foreligger	27.06.2019
Oversendt varsel om oppstart til naboer	03.07.2019
Kunngjøring av varsel om oppstart	06.07.2019

Oppstartsmøte med Verdal kommune ble avholdt 27.06.2019

Naboer og rettighetshavere i området ble på ordinært vis tilskrevet med varsel om igangsettelse av planarbeid i brev datert 03.07.2019.

Varsel om igangsettelse av regulering for «Brauta Øst» ble annonsert i avisa Innherred 06.07.2019.

Det er avklart med Verdal kommune at planforslaget ifølge forskriften ikke vil være underlagt krav om konsekvensutredning (KU). Dette begrunnes med at overordnet plan (kommunedelplanen for Verdal by) tilrettelegger for boligutbygging innenfor planområdet.

Planavgrensningen har vært gjenstand for små justeringer knyttet til eiendomsgrenser.

5. GJELDENDE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER

Kommuneplanens arealdel 2010-2020

Kommuneplanens arealdel 2010-2020 er vedtatt 13.04.2011 med planid.:2008008.

Aktuelt planområde omfattes imidlertid av kommunedelplan «Verdal by»

Kommunedelplan Verdal by 2017-2030

Kommunedelplan Verdal by 2017-2030 er vedtatt 29.05.2017 med planid.:
2013001. I kommunedelplan Verdal by er området avsatt til boligformål (B15).

Det er ingen gjeldende reguleringsplan for området i dag. Området ligger øst for Brauta. Et boligområde etablert på 1950-tallet. Det er dermed ingen tilgrensende reguleringsplaner

Planforslaget forholder seg til følgende kommunale, regionale, rikspolitiske og statlige retningslinjer:

- Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal-, og transportplanlegging.
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging.
- Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag.
- Bestemmelser og retningslinjer i kommunedelplan for Verdal by.
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Nasjonal jordvernstrategi, med mål for omdisponering av dyrka jord.
- Plan- og bygningsloven
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)

6. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

6.1 Beliggenhet

Området ligger ved Vinne sør for Verdal sentrum. Nærmere bestemt rett øst for boligfeltet Brauta.

Fig.6.1.1

6.2 Avgrensning

Planområdet gjelder i all hovedsak boligområde B15 i kommunedelplanen for Verdal by. I tillegg er Veiesvingen tatt med for å sikre adkomst til boligområdet.

Fig 6.2.1

6.3 Tilstøtende arealer bruk/status

Tilstøtende arealer er bolig i nord og vest, gårdsbruket Veie i sør og dyrket mark tilhørende gården i øst.

6.4 Eksisterende bebyggelse.

Boligbebyggelse og gårdsbruk (se fig. Flyfoto)

Fig. 6.4.1

6.5 Topografi/landskapstrekk

Området benyttes i dag som dyrket mark hovedsakelig til produksjon av korn. Hoveddelen av planområdet ligger ikke mer enn 10 m.o.h. og kun ca 70 meter fra elvedeltaet Grønnøra sør for Verdalselvas nåværende elveleie.

Området ligger imidlertid utenfor faresonen for 200-årsflom (se ROS-analyse).

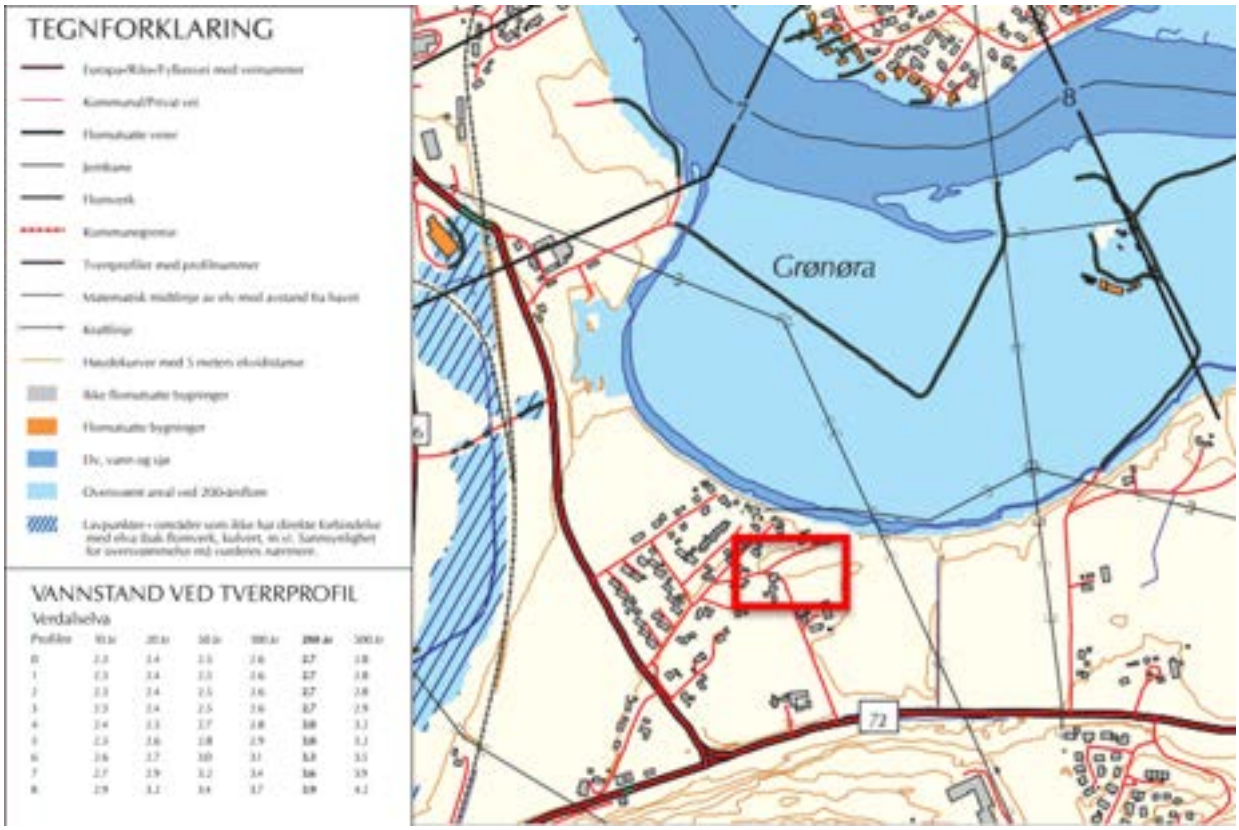


Fig 6.5.1 Utsnitt av flomsonekart for Verdal kommune utgitt av NVE i *Flomsonekart – Delprosjekt Verdalsøra (Rapport nr. 1 / 2004)*

Planområdet ligger utenfor faresone for kvikkleire. (Se fig. 6.5.1.)

Fig. 6.5.1

6.6 Klima

Planområdet ligger i et flatt terreng. Området har gode solforhold.

Klimatisk preges området av innenlandsklima, og er utsatt til for østavind som ved ugunstige forhold bidrar til å forsterke kulden på vinteren. Klimaet for planområdet skiller seg ikke ut fra klimaet i Verdal forøvrig.

6.7 Vegetasjon, dyreliv og andre forhold

Naturmangfoldloven slår fast at enhver er pliktig til å opptre aktsomt, og unngå å skade naturmiljøet. Verdalselva som går ca 600 meter nord for planområdet er generelt et viktig beiteområde for fugler uten at Naturbase fra Miljødirektoratet gjenspeiler arter av spesiell interesse i nærheten av planområdet. Den nærmeste naturtypen som er klassifisert som Kroksjøer, flomdammer og meandrerende elveparti er ved Grønnøra ca 700 nord-øst fra planområdet.

6.8 Grønne interesser

Planområdet brukes ikke av barn og unge i dag, etter som det i all hovedsak består av eksisterende vei og fulldyrket jordbruksarealer.

6.9 Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner på tomta etter Kulturminneloven §3. Rapport fra nærmere arkeologiske undersøkelser er vedlagt planbeskrivelsen.

Dersom det oppdages kulturminner under byggearbeidet, gjelder varslingsplikten.

6.10 Veg- og trafikkforhold

Det er per i dag to mulige adkomstveier inn til planlagt boligområde. Det ene alternativet er Veiesvingen inn fra Tømmermannsvegen og det andre alternativet er Veiesvingen inn fra Jamtlandsvegen. Valget er å benytte Veiesvingen inn fra Tømmermannsvegen, og planområdet inkluderer følgelig den planlagte adkomsten. Veiesvingen er smal, og man må i planarbeidet vurdere om det er mulig å utvide bredden for å avvikle den økte trafikken et nytt boligområde vil medføre.

6.11 Støy

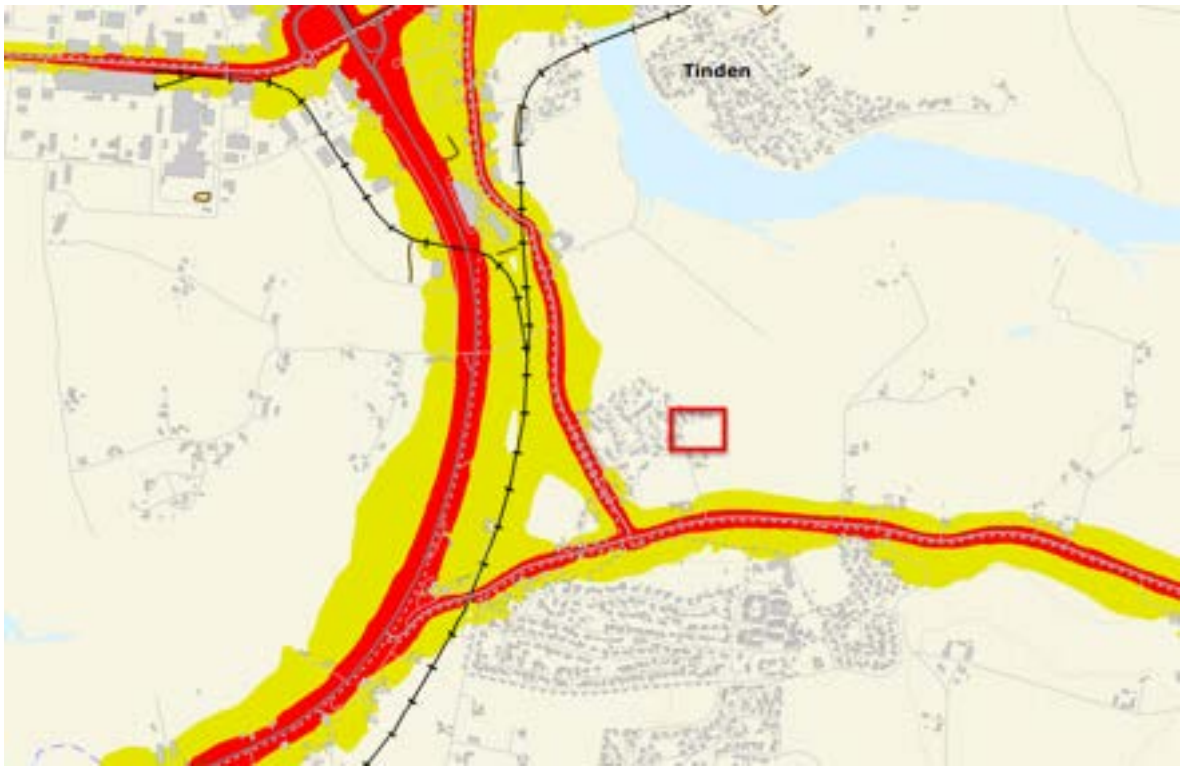


Fig. 6.11 Støysonekart

Planområdet grenser ikke direkte til større veg- eller jernbaneanlegg. Den nærmeste godt trafikkerte veibanen er Jamtlandsvegen i sør som ligger drøye 200 m fra planområdet, og veien Kjørenget ca 300 meter vest.

Den eneste trafikkstøyen som er aktuell er dagens lokaltrafikk inn Veiesvingen. Dette er en mindre trafikkert gate som i dag i all hovedsak medfører adkomst til Veiesvingen (2, 4, 6, 8, 10, 11 og 13).

6.12 Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Nærmeste bussholdeplass er Brauta som ligger ca 350 meter fra planlagt boligområde. Holdeplassen er dekket av en rekke lokale ruter (635, 640, 7402, 7503, 7504 og 7520).

Bussholdeplass Stamphusmyra ved Jamtlandsvegen ligger ytterligere ca 150 meter bortenfor og dekkes i tillegg av rutenummer 7505.

Kollektivtilbudet har hyppige avganger og korresponderer godt med øvrig kollektivtrafikk i Verdal sentrum. Vy har f.eks avganger nordover til Steinkjer og sørover til Trondheim med Trønderbanen. Verdal stasjon er også dekket av Nordlandsbanen for regiontog til Bodø.

6.13 Vann og avløp

Iht. stedfestet VA-data fra Verdal kommune ligger det spillvann- og overvannsledninger midt gjennom planområdet fra vest langs Veiesvingen i retning øst over planlagt boligområde.

6.14 Energi

NTE nett AS har strømførsel i området.

6.15 Privat og offentlig servicetilbud

Planområdet ligger innenfor Vinne skolekrets.

1-7. Klasse: Vinne skole. Distanse ca 1,5 km med bil og ca 850 m til fots.
8-9. Klasse: Verdalsøra ungdomsskole. Distanse ca 3,5 km med bil og 3,5 km til fots.

Det er mulig å gå på sammenhengende gang/sykkelveg og fortau fra planområdet til både barne- og ungdomsskole. Skolevegen kategoriseres som trygg for myke trafikanter. Planområdet er i gangavstand til både barne- og ungdomsskole.

Nærmeste barnehage: Vinne barnehage ligger ca 1,1 km unna til fots og ca. 1,6 km med bil.
Alternative barnehager ligger i all hovedsak i Verdal sentrum ca 2,2 km med bil.

Nærmeste matbutikker er Rema1000-Bobyn ca 1,2 km i retning sentrum.
Ulike helsetilbud finnes i Verdal sentrum (Helsestasjon og rehabiliteringstjeneste, etc) ca 2,2 km unna.

6.16 Risiko- og sårbarhet

I hht. ROS-analysen er det registrert følgende områder der det kan oppstå uønskede hendelser:

Gule hendelser:

Nedbør
Området er flatt og ved store nedbørsmengder over korte perioder vil det være behov for god drenering av overflatevann. For å unngå dette vil det være behov for å koble seg på det eksisterende overflateavløpet.

Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet
Utfordring med plass til snøopplag i Veiesvingen. Veien er smal, og en bør ta hensyn til behovet for ekstra snøopplag ved starten av innkjøring i Veiesvingen og i området i forkant av boligområdet.

Ulykke ved anleggsgjennomføring
Hovedtilførselen av drikkevann går igjennom planområdet. Skade på ledningen ved gravearbeid kan medføre midlertidig stans av vanntilførselen for eksisterende boenheter i området.

Røde hendelser:

Kraftforsyning
Det er påpekt fra NTE Nett at det eksisterende strømnettet ikke er dimensjonert for den utvidelsen som planlegges. Det må etableres en ny trafostasjon for bebyggelsen innenfor planområdet om utbyggingen skal sikres tilstrekkelig kraftforsyning. Det må derfor settes av hensiktsmessig areal til formålet.

6.17 Telefoni og fiberoptikk

Det er signalkabel som går parallelt med hovedvannledningen tvers over området. Det er mulighet for å koble seg til bredbåndsnett.

6.18 Privatrettslige bindinger.

Iht. Tinglysningen er det hensiktsmessig å nevne følgende heftelser:

Gnr 282/Bnr 4:
Bestemmelse om vei: rettighetshaver: Gnr 282/Bnr 24 og Gnr 282/Bnr 33
Erklæring/Avtale: rett for kommunen til å anlegge og vedlikeholde ledninger m.m.

Gnr 282/Bnr 187:
Erklæring/Avtale: rett for kommunen til å anlegge og vedlikeholde ledninger m.m.

Gnr 282/Bnr 188:
Erklæring/Avtale: rett for kommunen til å anlegge og vedlikeholde ledninger m.m.

Gnr 282/Bnr 188:
Bestemmelse om gjerde

7. UTREDNINGER I HHT. FORSKRIFT OM KONSEKVENSUTREDNING

Ikke aktuelt.

8. BESKRIVLSE AV PLANFORSLAGET

8.1 Innledning

Nordbohus AS ønsker å omregulere del av eiendommen gnr. 282 bnr.4 i Verdal kommune til boligbebyggelse. Planområdet er på omtrent 5,7 daa.

Planforslaget legger opp til variert boligbebyggelse med frittliggende eneboliger, rekkehus og ett leilighetsbygg. Alle boligbygningene kan bygges i to etasjer.

Eneboligene og rekkehusene får carport i tilknytning til boligen. Leilighetsbygget får felles garasjeanlegg.

Det settes av felles uteoppholdsareal på bakkeplan. Uteoppholdsarealet er skjermet, og får gode solfohold.

Fig 8.1.1 Situasjonsplan. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

Fig 8.1.2 Situasjonsplan som viser sol- og skyggeforhold 21 mars kl 15. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

Fig 8.1 .3 3D-illustrasjon som viser utbygging. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

8.2 Reguleringsformål – Arealtabell

Se plankart.

8.3 Byggeformål

Boligbebyggelse – Frittliggende småhusbebyggelse
Området er regulert til eneboliger i to etasjer med flatt tak eller pulttak. Takvinkel 0-10 grader
Gesimshøyde 8m over gjennomsnittlig planert terreng.
Innenfor formålet er det plass til 3 eneboliger.
Utnyttelsesgrad % BYA er angitt på plankartet.

Boligbebyggelse - Konsentrert småhusbebyggelse
Området er regulert til rekkehus i to etasjer med flatt tak eller pulttak. Takvinkel 0-10 grader
Gesimshøyde 8m over gjennomsnittlig planert terreng.
Utnyttelsesgrad % BYA er angitt på plankartet.

Boligbebyggelse - blokkbebyggelse.
Området er regulert til leilighetbygg i to etasjer med flatt tak eller pulttak. Takvinkel 0-10 grader
Gesimshøyde 8m over gjennomsnittlig planert terreng.
Innenfor formålet er det plass til ett leilighetbygg med 4 leiligheter.
Utnyttelsesgrad % BYA er angitt på plankartet.

Uteoppholdsareal
Det er satt av 600m^2 areal til felles uteoppholdsareal midt i området. Uteoppholdsarealet har en form som gjør at det vil være sol på deler av området både på formiddagen og på ettermiddagen. Uteoppholdsarealet utgjør 50 m^2 pr. boenhet.

Lekeplass
Det er satt av et eget areal for lekeplass som er felles for alle som bor langs Veiesvingen. Lekeplassen er mindre enn 100m fra de nye boligene.

Områdene for lek og opphold skal gis en attraktiv utforming, og utformes med tanke på god tilgjengelighet. Arealet tilrettelegges for aktiv bruk av alle beboere.

Parkering
Hver boenhet har egen carport eller garasje. Eneboligene og rekkehusene har en ekstra P-plass på egen tomt. Ved leilighetsbygget er det regulert inn en HC-P for gjester. Det er krav om min 1,2 P-plass pr. boenhet.

8.4 Topografi og landskapstrekk

Den planlagte bebyggelsen medfører ingen endringer i topografien
Det blir ingen sjenerende fyllinger eller skjæringer på området.

8.5 Klima

Det er ikke nødvendig med spesielle tiltak i forhold til klima.

8.6 Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Byggeområdet ligger på et område som i dag brukes til dyrkamark. Bruken til boligformål er avklart i kommunedelplanen for Verdal by. Den matjorda som blir berørt i anleggsgjennomføringen skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet.

Utbyggingen berører ikke utvalgte naturtyper eller naturmangfoldet i området.

8.7 Grønne interesser / grov uteroms-plan

Det skal avsettes felles areal til lek og opphold. Områdene for lek og opphold skal gis en attraktiv utforming, og utformes med tanke på god tilgjengelighet, vindskjerming og rikelig sollys. Arealet tilrettelegges for aktiv bruk av beboere i ulike aldersgrupper. Lekeplasser skal utformes i tråd med bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplan Verdal by 2017-2030.

Solstudien, vedlegg 14, viser solforholdene på uteplassene.

8.8 Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner

Opprinnelig var området preget av gårdsbruk. På 1950- tallet ble det etablert et boligområdet på Brauta. I området er det hovedsaklig frittliggende eneboliger i 1 til 2 etasjer. Gårdsanleggene ligger fortsatt der.

Det er foretatt arkeologisk prøvegraving på området. Det ble ikke gjort arkeologiske funn.

8.9 Veg og trafikkformål

Området vil få adkomst via Veiesvingen inn fra Tømmermannsvegen. Veiesvingen inn til det nye boligområdet blir oppgradert ved at veien blir utvidet, det blir lagt fast dekke og etablert en fartsdump. Det blir etablert en ny vei internt i det nye boligområdet med vendhammer som er dimensjonert for liten lastebil.

8.10 Offentlig kommunikasjon / kollektivdekning

Se pkt 6.12 Planforslaget påvirker ikke kollektivtilbudet i området.

8.11 Vann og avløp

Se punkt 6.13. Den nye bebyggelsen vil bli koblet til eksisterende infrastruktur for vann og kloakk i området. Detaljer rundt dette avklares i forbindelse med utbyggingsavtale med Verdal kommune.

8.12 Avfall

Avfallshåndtering er planlagt løst med private avfallsdunker for de enkelte boligene.

8.13 Energi

Se punkt 6.14
Det må etableres en ny trafostasjon i området. Ny plassering avklart med NTE og vist på plankartet.

8.14 Risiko og sårbarhet

Gule hendelser:

Nedbør
Området er flatt og ved store nedbørsmengder over korte perioder vil det være behov for god drenering av overflatevann. For å unngå dette vil det være behov for å koble seg på det eksisterende overflateavløpet.

Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet
I ROS-analysen er det vurdert at det er utfordrende med plass til snøopplag i Veiesvingen fordi veien er smal. Veien vil bli utvidet i forbindelse med utbyggingen av planområdet, og det vil da ikke være noen annerledes situasjon ved Veiesvingen enn ved tilsvarende andre boligveier i kommunen.

Ulykke ved anleggsgjennomføring
Hovedtilførselen av drikkevann går igjennom planområdet. Skade på ledningen ved gravearbeid kan medføre midlertidig stans av vanntilførselen for eksisterende boenheter i området. Det er viktig å ta med dette ved planleggingen av utbyggingen av området.

Røde hendelser:

Kraftforsyning
Det er satt av plass til ny trafostasjon på plankartet.

9. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Planforslaget innebære nedbygging av dyrkamark. Dette er allerede behandlet i kommunedelplanen for Verdal by, og derfor forankret politisk. Ved bruk av dyrket areal er det viktig at det bygges tett, slik at det blir mindre press på andre områder. Fylkesmannen anbefalte i utgangspunktet 15 boenheter.

Det går en hovedvannledning over området. Traseen for vannledningen har vært førende for utforming av området fordi det ikke kan bygges nærmere vannledningen enn 4m. Det har derfor blitt plass til 12 boenheter på området.

Det nye planforslaget vil påvirke trafikkmengden i Veiesvingen, og det vil påvirke lysforhold og utsyn for de boligene som allerede ligger i området.

Fig 9.0.1 Illustrasjon som viser planlagt bebyggelse på planområdet. Illustrasjonen er ikke juridisk bindende.

9.1 Overordnede planer og vedtak

Kommunedelplan Verdal by 2017-2030 er vedtatt 29.05.2017 med planid.:
2013001. I kommunedelplan Verdal by er området avsatt til boligformål (B15).

Reguleringsplanen for «Brauta øst» er i tråd med formålet i kommunedelplanen Verdal by.

I reguleringsplanen for Verdal by er det et krav at det skal være minst 5 m fra veikant til garasje som står vinkelrett på veien. På grunn av vannledningen får vi ikke til dette for en av eneboligene (BFS1). På denne tomta er ekstra P-plass for boligen lagt parallelt med veien.

9.2 Eksisterende reguleringsplaner

Tidligere reguleringsplan: "Reguleringsplan for eiendommene Veie Gnr 282, bnr 4 og Karlsrud gnr 283 bnr 9", er opphevet.

9.3 Eksisterende bebyggelse

Det er ingen bebyggelse på selve planområdet fra før.

De nye boligene vil påvirke lysforhold og utsyn for de boligene som allerede ligger i området rundt.
Det er særlig de boligene som ligger nord for det nye området som vil bli påvirket av redusert utsyn mot åkeren og skygge fra de nye boligene.

I et boligområde må det påregnes at det kan komme nye boliger. De nye boligene er i samme skala som de eksisterende boligene.

9.4 Topografi og landskapstrekk

Området for denne reguleringsplanen er helt flatt, og den nye beyggelsen vil ikke danne noen silhuettvirkning eller på annen måte påvirke hvordan området ser ut sett på avstand.

9.5 Klima

Sol- og skyggestudie i vedlegg 14 viser konsekvensene for nabobebyggelse.

Det er ikke noe problem med skygge midt på sommeren fordi sola står så høyt, men ved vår- og høstjevndøgn vil de nye husene kaste skygge på husene i nord, deler av dagen fram til kl 15.
Etter kl 15 påvirker de nye husene ikke sol- og skyggeforholdene for de eksisterende boligene.

9.6 Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold

Se punkt 8.6

9.7 Grønne interesser

Innenfor planområdet er det satt av 50 m2 uteoppholdsareal per boenhet i tillegg til felles lekeplass.

9.8 Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner

Se pkt. 8.8

9.9 Veg og trafikkforhold

Tiltaket legger opp til en økning i antall boenheter som skal bruke Veiesvingen. Det har kommet en del merknader i saken fra naboer langs Veiesvingen. Naboene har vært opptatt av at veien blir oppgradert, får fartsdempere, og blir asfaltert. På bakgrunn av dette har tiltakshaver valgt å bekoste asfaltering av Veiesvingen på strekningen fra Tømmermannsveien inn til det nye boligområdet. Dette er tatt med i planbestemmelsene under punkt 7.1 som et krav til fast dekke og etablering av en fartsdump innenfor formålet f_SKV1.

I hht Håndbok N-100 fra Statens veivesen anbefales det at atkomstveier til boligområder for veier med 30 km/h og inntil 50 boenheter utformes med en kjørebanebredde på 3,5m. På plankartet er veien regulert til 4m bredde. Dette gir plass til en kjørebane med bredde på 3,5m med 0,25m skulder på hver side.

Ved behandling av saken i utvalg for plan og samfunn 15.09.2020 ble det vedtatt å ta med en tilføyelse til pkt 11.2 i planbestemmelsene:
"*Kjørevei F-SKV1 skal utvides og oppgraderes med fast dekke før bygningsarbeidet starter.* "
Dette punktet er tatt inn i planbestemmelsene.

Det ble også vedtatt å ta med et nytt punkt 11.4 i planbestemmelsene:
"*Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.* "
Og en tilføyelse til det nye punktet 11.4:
"Dersom naboers eiendom blir berørt i forbindelse med bygningsarbeidet, skal evt. skade eller negativ påvirkning tilbakeføres til opprinnelig tilstand uten ubegrunnet opphold."
Det nye punktet er tatt inn i planbestemmelsene.

9.10 Støy

Se pkt. 6.11. Det er ikke nødvendig med tiltak mot støy for de nye boligene.

Byggingen av boligene kan medføre støy for de eksisterende boligene i området i anleggsperioden. Det er viktig at anleggsarbeidet ikke foregår på helligdager eller nattestid.

9.11 Offentlig kommunikasjon/kollektivdekning

Planforslaget får ingen konsekvenser for kollektivtilbudet.

9.12 Vann og avløp

Forholdet til eksisterende vann, avløp og overvann er tatt opp med Verdal kommune.

Utformingen av planen er tilpasset eksisterende hovedvannledning som krysser planområdet, og det er satt av en sone på 4m på hver side av ledningen der det ikke er lov å bygge.

Det er tilstrekkelig kapasitet til å knytte de nye boligene til vann-, avløp- og overvannsledningene i området.

Detaljer knyttet til VA- plan avklares i forhandlingene om utbyggingsavtalen.

9.13 Energi

Se pkt 8.13

9.14 Privat og offentlig servicetilbud

Det er ledige skoleplasser i Verdal.
Det er ikke behov for tiltak i forhold til skoleveien.
Det finnes ledige barnehageplasser i Verdal.

9.15 Risiko og sårbarhet

Se pkt 8.14.
Risiko og sårbarhet er vurdert i ROS-analysen. Se vedlegg 13.

9.16 Telefoni og fiberoptikk

Kablene for tele- og data som går langs hovedvannledningen.

9.17 Konsekvenser for næringsinteresser.

Planforslaget påvirker ikke næringsinteresser.

9.18 Juridiske/økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget utløser ikke offentlig utløsningsplikt eller ekspropriasjonstiltak.

9.19 Utbyggings-/opparbeidingsavtale

Planen utløser behov for utbyggingsavtale.

10. UTTALELSER OG MERKNADER

Sammendrag av uttalelser og merknader med forslagsstillers kommentar.
Det kom inn 11 skriftlig innspill til planarbeidet:

Statens vegvesen, brev datert 16.07.2019

Statens vegvesen har på det nåværende tidspunkt ingen særskilte merknader til varselet om oppstart av reguleringsarbeid.

Kommentar:
Ingen

NTE nett AS, e-post datert 20.08.2019

NTE Nett AS har ingen merknader til planarbeidet, men ønsker å gi følgende innspill:

Vi forutsetter at strømforsyningsanleggene blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet og gjør samtidig oppmerksom på at eksisterende strømforsyningsanlegg/nettstasjon i området har liten kapasitet for tilknytning av ytterligere 9 boliger.

Strømbehovet for de nye boligene på Brauta Øst må sannsynligvis løses ved at det reguleres inn en egen nettstasjon for utbyggingen. Vi ber derfor om at det avsettes plass for egen nettstasjon med minsteavstand nettstasjon til nærmeste bygning på minst 5 meter, med god tilgjengelighet for lastebil med kran.

Kommentar:
Det blir regulert inn plassering for en ny nettstasjon etter avtale med NTE.

NVE, brev datert 08.07.2019

Planområdet ligger bare noen meter over havoverflata, og det kan derfor ikke helt utelukkes at det kan påtreffes marine avsetninger. Disse har potensiale for funn av skredfarlige løsmasser som kvikkleire og/eller sprøbruddmateriale. Statens vegvesen har da også ifølge «NVE Atlas» påvist ei kvikkleirelomme ca. 200 meter sørøst for området. Vi forutsetter derfor at forholdet til geoteknikk avklares gjennom ROS-analysen til planforslaget.

NVE henviser til flere digitale verktøy og veiledere de anbefaler benyttet ved oppstart av planarbeidet.

Kommentar:
SWECO har etter prøvegraving utført en vurdering av grunnforholdene på planområdet og vurderer at det er trygt å bygge småhus på området.

Fylkesmannen, brev datert 03.07.2019

Landbruk
Av bestemmelsene til kommunedelplanen går det fram at det skal planlegges for minimum 3 boenheter/dekar innenfor dette byggeområdet. Som retningslinje går det fram at det minimum skal finnes rom for 15 boenheter, jf pkt. 1.6.3 i bestemmelsene/retningslinjene til kommunedelplanen. Fylkesmannen som landbruksmyndighet vil peke på at det ut fra regionale og nasjonale jordvernhensyn, vil være en forutsetning at omdisponerte arealer gis en arealeffektiv og høg utnytting. Vi forutsetter med andre ord at planarbeidet som minimum legger bestemmelsene og retningslinjene fra kommunedelplanen til grunn mht utnytting for området.

Vi ber også om at det tas inn en bestemmelse som sikrer at matjordlaget skal tas av, sikres, og nyttes til jordbruksformål i nærområdet.

Klima og miljø
Planområdet ligger i nærhet til sentrumsfunksjoner og andre boligområder. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) skal legges til grunn for planleggingen. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges det særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Dette medfører krav om minimum antall boliger pr dekar, samt effektive parkeringsløsninger der det settes maksimumskrav for parkeringsplasser pr boenhet. Det bør legges til rette for lading av elbil i tilknytning til boliger, jfr. nasjonalt mål om at alle biler som selges i 2025 skal være fossilfrie. Planleggingen skal videre bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Det må settes av tilstrekkelig areal for sykkelparkering, inkludert plass til sykkelvogner og transportsykler.

Planforslaget må ta hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området, bl.a. biologisk mangfold, landskap og friluftsliv.

Barn og unge
Fylkesmannen minner om T-2/08 med Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Her gjøres rede for ulike krav til den kommunale planleggingsprosessen og krav til fysisk utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Bl.a. tydeliggjøres krav om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser for de minste barna. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene.

Helse og omsorg
Når planen kommer på høring må, det fremgå hvordan folkehelseperspektivet er ivaretatt.
For folkehelsa er det viktig at boområdet er skjermet for støy og luftforurensning, har gode lysforhold, oppleves som trygt og har variert bosammensetning. Tilgang til sol og lys er viktig både for trivsel og helse og gjør seg gjeldende både på oppholdsarealer ute og inne i boligen. Det bør legges ved sol/skygge diagram viser tilgang til sollys på nøkkeltidspunkt.

Sosiale møteplasser:
Høy utnyttelse er viktig jf. uttalelse fra landbruksavdelingen, men samtidig skal fortetning ikke gå på bekostning av bokvalitet. Nærhet og tilgang til gode sosiale møteplasser skaper stedsidentitet og gode nabolag som oppleves helsefremmende. Hvordan bokvalitet skal sikres må fremgå av planmaterialet som kommer på høring.

Universell utforming:
Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven og skal ivaretas i planleggingen og i det enkelte byggetiltak. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør framgå av dokumentene.

Trafikksikkerhet:
Videre er trafikksikkerhet for myke trafikanter viktig. Hvordan trafikksikkerheten skal ivaretas i området må framkomme av videre planarbeid. Nærmeste skole er Vinne skole. Hvordan trygg skolevei for barn og unge skal ivaretas må framkomme av planen.

Anleggsfasen:
Det bør stilles krav om at det er utarbeidet en plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Planen bør redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Samfunnssikkerhet
Fylkesmannen forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se også sjekkliste i vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk.

Fylkesmannen vil påpeke at en ren sjekkliste uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse. Analysen bør som et minimum ha en kildeliste, vurdere hvilke konsekvenser tiltaket vil ha for planområdet og tilstøtende områder og se på et endret klima, klimapåvirkning og ekstremvær.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede klimaprofiler for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen.

Vi gjør videre oppmerksom på at det for planområder under marin grense må vises aktsomhet for mulige forekomster av skredfarlig kvikkleire. Dette gjelder også utenfor kartlagte kvikkleiresoner. For oppfølging av eventuelle fareområder viser vi til NVE, sektormyndighet på skred og flom.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Fylkesmannen som samfunnssikkerhetsmyndighet oppfordrer kommunen til å være tydelig på hvilke forventinger til plankonsulent/utbygger som skal tilligge ROS-analysen og hvilke krav og innhold, samt kilder som er viktig for analysen. Fylkesmannen påpeker at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Videre arbeid
Fylkesmannen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Fylkesmannen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Fylkesmannen ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Fylkesmannen oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Fylkesmannens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Kommentar:
I forbindelse med innhenting av grunnlagsdata er vi gjort kjent med at det er nedgravd både vannledning og signalkabel i grunnen. Dette vil dessverre legge føringer både for utformingen av boligområdet, og antall boenheter da det ikke er tillatt å bygge nærmere ledningsnettet enn 4 meter.

Vi har derfor gjennomført en bufferanalyse og fremstilt resultatet i et kart (Se vedlegg 18 Bufferanalyse hovedvannledning) som viser hvilket areal innenfor B15 som ikke er bebyggelig. Basert på dette grunnlaget har vi utført beregninger (i et GIS) som viser at vi kun har ca 4 dekar til rådighet innenfor boligområde B15.
Det er derfor bare mulig å få til 12 boenheter på området.

Fylkeskommunen -Avdeling for kultur og regional utvikling, brev datert 22.08.2019

Kulturminnefaglig vurdering av Detaljregulering Brauta Øst, Verdal
Kulturminner fra før år 1537 er automatisk fredet gjennom kulturminnelovens § 4. Dette gjelder både kjente og hittil uoppdagede kulturminner. Før vi kan gi vår uttalelse til saken er det derfor behov for å foreta en arkeologisk feltregistrering innen tiltaksområdet for å avklare hvorvidt tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Kommentar:
Arkeologisk feltundersøkelse ble gjennomført 28.04.2020. Det ble ikke gjort arkeologiske funn innenfor planområdet.

Sametinget, brev datert 02.08.2019

Sametinget uttaler seg i denne saken mht. samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga og de gjeldende reinbeitedistrikt.

Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.

Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst:
- Kulturminner og aktsomhetsplikten. Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, 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. Dette må videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.

Kommentar:
Krav om aktsomhetsplikt i forbindelse med kulturminner er tatt med i planbestemmelsene.

Innherred renovasjon, e-post datert 03.07.2019

Husk utvendig areal for avfallshåndtering.

Kommentar:
Renovasjon ivaretas

Anje MB Høydal, Veiesvingen 8 (Gnr. 282/Bnr. 24, e-post datert 23.08.2019

Ang. varsel om regulering for «Brauta øst», Verdal.
Vi reagerer på inntegninga av grensene for området, da dette er langt inn på vår tomt. Vi forstår at veien inn mot vårt hus er med i planene, men ikke at store deler av vår gårdsplass er med innen området som er tegnet inn på kartet som medfulgte varselet dere sendte oss.

Vi ønsker at det skal ses grundig på dette med grunnforhold, da vi vet at det er en del leire i grunnen i området rundt husene våre. Siden vi ligger helt ytterst mot «Kvisla» ønsker vi at dette blir undersøkt skikkelig.

Vi ønsker også å påpeke at Nordbohus beskriver dette prosjektet som en forskjønnelse av området, men for oss er det heller stikk motsatt.

Kommentar:
Planavgrensningen er justert slik at Gnr 282 Bnr 24 ikke er med i planområdet. Grunnforholdene er vurdert av SWECO.

Erlend Liaklev Kålen, Tømmermannsvegen 7B, e-post datert 08.07.2019

Jeg er positiv til byggingen. Men har ett innspill/spørsmål:

Det er i dag en veldig «smal vei» forbi min tomt i Tømmermannsvegen 7B. Det er ikke plass til at to biler møtes her. Er det planlagt at det skal gjøres noe med denne veien?

Kommentar:
Se punkt 9.9.

Inger Schei, Veiesvingen 1 (Gnr. 283/Bnr. 19), e-post datert 08.07.2019

Jeg er eier av gnr 283 bnr 19, Veiesvingen 1. Denne veien er en grusvei som er for smal til at to biler kan passere hverandre uten å kjøre inn på min eiendom.
Jeg er naturlig nok interessert i hvordan dere tenker å løse de trafikale forhold i Veiesvingen. Jeg ønsker å bli løpende orientert.

Kommentar:
Se punkt 9.9.

Oppsittere i Veiesvingen og Tømmermannsvegen v/T. Elvebø, e-post datert 21.08.2019

Vi i Veiesvingen og Tømmermannsvegen har noen ønsker i forbindelse med reguleringen for Brauta Øst.
Det er i dag allerede mye trafikk med mye støv og støy, dette kommer til å bli verre når det kommer flere Boenheter i enden av gata. Ønsker derfor tiltak mot støv og støy.

Veien er smal og det går ikke med to møtende biler. Derfor ønsker vi fartsdempere og asfalt i Veiesvingen, i forhold til sikkerheten til barn og myke trafikanter.

Ser det som en selvfølge at kommunen tar over drift og vedlikehold av veien.

Kommentar:
Se punkt 9.9.

Tore Frøseth, e-post datert 09.08.2019

Foruten generell skepsis til bruk av fineste dyrkajord til boligformål, har jeg kommentar til adkomstvei for ny bebyggelse:

Det bør anlegges ny/utbedret adkomstvei forbi Veie gård og opp på riksvei 72. Her er det allerede vei og gården som selger bør også få belastninga av trafikken. Trykket i Tømmermannsvegen er allerede altfor stort.

Kommentar:
Adkomst til de nye boligene blir via Tømmermannsvegen og Veiesvingen.

11. FORSLAGSTILLERS AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Nordbohus AS ønsker å regulere området B15 i kommunedelplanen for Verdal by.

Området er i dag dyrkamark, men i kommunedelplanen for Verdal by er det avsatt til boligformål. Det er forutsatt at det skal bygges tett på området med 3 boenheter pr daa. Det vil være vanskelig å få til 15 boenheter som forutsatt i kommunedelplanen for Verdal by, på grunn av at hovedvannledningen krysser området og legger føringer på hvordan området kan utnyttes. Etter hvert som vi har laget skisser for utnyttelse av området har vi kommet fram til at det er mulig å få til 12 boenheter.

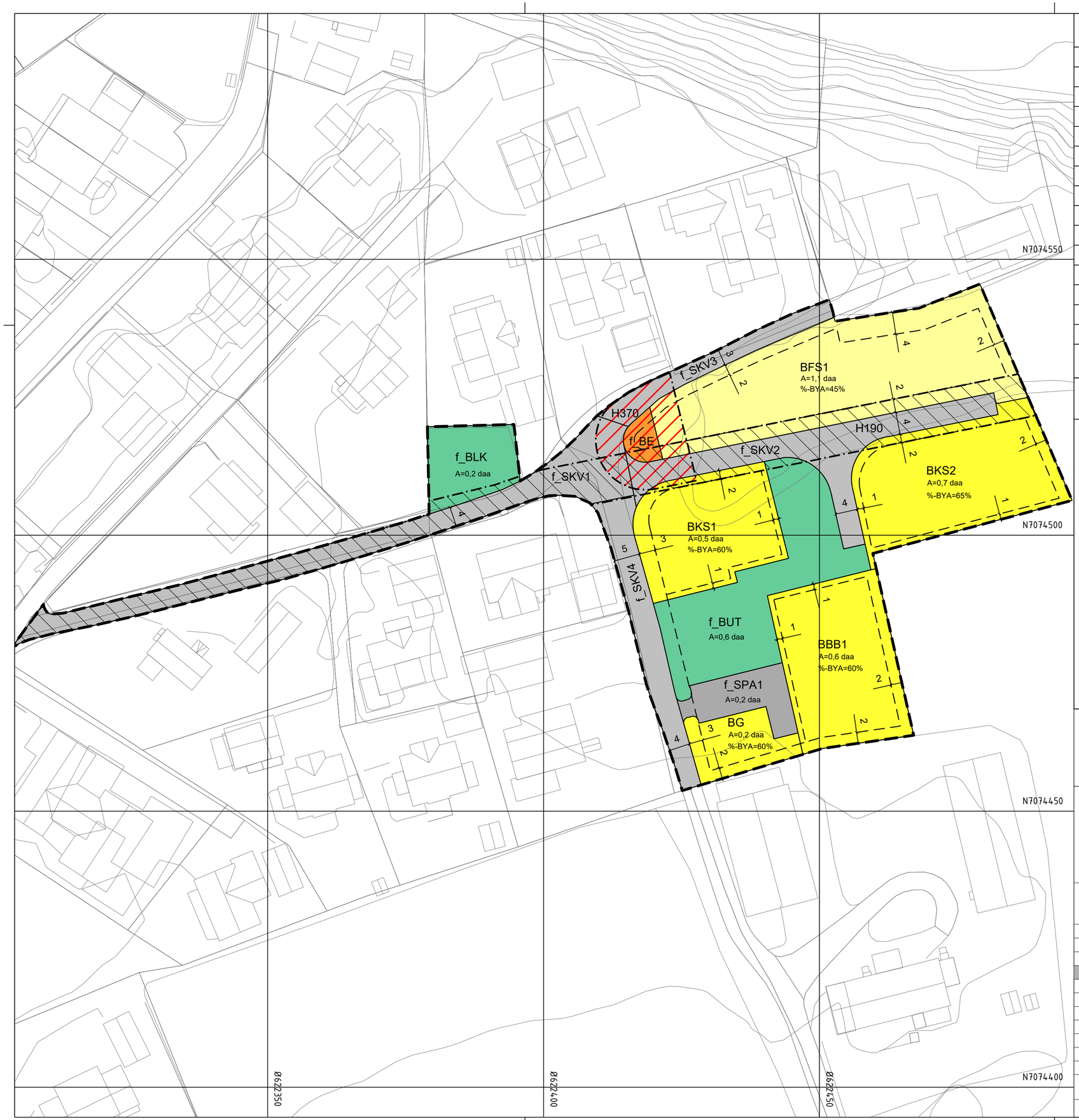
De nye boligene vil bli en kombinasjon av eneboliger, rekkehus og leiligheter. Dette vil gi plass til en variert alderssammensetning. Boligene er tenkt oppført i 2 etasjer med flatt tak eller et slakt pulttak. Husene blir i en skala som likner husene som allerede finnes i området, selv om det nye området blir tettere.

Felles uteoppholdsareal er samlet i ett område mellom husene. Uteoppholdsarealet er skjermet samtidig som det har gode lys- og solforhold.

Naboene i området har vært opptatt av at Veiesvingen må bli bedre når det kommer så mange nye boenher til området. Nordbohus AS planlegger å oppgradere veien inn til det nye boligområdet med økt bredde, fast dekke, og en fartsdemper.

12. VEDLEGG

Vedlegg 1	**Forhåndsuttalelse; Trøndelag Fylkeskommune**
Vedlegg 2	**Forhåndsuttalelse: Fylkesmannen i Trøndelag**
Vedlegg 2b	**Brev fra Fylkesmannen i Trøndelag**
Vedlegg 3	**Forhåndsuttalelse: NVE**
Vedlegg 4	**Forhåndsuttalelse: NTE**
Vedlegg 4b	**Kart NTE**
Vedlegg 5	**Forhåndsuttalelse: Sametinget**
Vedlegg 6	**Forhåndsuttalelse: Innherred renovasjon**
Vedlegg 7	**Forhåndsuttalelse: Statens veivesen**
Vedlegg 8	**Forhåndsuttalelse: Tore Frøseth**
Vedlegg 9	**Forhåndsuttalelse: Thomas Elvebø**
Vedlegg 10	**Forhåndsuttalelse: Inger Schei**
Vedlegg 11	**Forhåndsuttalelse: Erlend Liakleiv Kålen**
Vedlegg 12	**Forhåndsuttalelse: Anje Marie Bjørbekk Høydal**
Vedlegg 13	**ROS-analyse**
Vedlegg 14	**Solstudie**
Vedlegg 15	**SWECO, Notat skredfarevurdering**
Vedlegg 16	**Trøndelag fylkekommune, Endelig kulturminnefaglig uttalelse**
Vedlegg 17	**Bufferanalyse hovedvannledning**
Vedlegg 18	**Situasjonsplan**



Arealtabell

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	1.1
1112 - Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (2)	1.2
1113 - Boligbebyggelse-blokkbebyggelse	0.6
1119 - Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse	0.2
1510 - Energianlegg	0.0
1600 - Uteoppholdsareal	0.6
1610 - Lekeplass	0.2
Sum areal denne kategori:	4.0

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (4)	1.3
2080 - Parkering	0.2
Sum areal denne kategori:	1.5

Totalt alle kategorier: 5.5

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BFS — Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse
- BKS — Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse
- BBB — Boligbebyggelse-blokkbebyggelse
- BG — Garasjeanlegg for bolig-/fritidsbebyggelse
- BE — Energianlegg
- BUT — Uteoppholdsareal
- BLK — Lekeplass

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV — Kjøreveg
- SPA — Parkering

§12-6 - Hensynssoner

- H190 — Andre sikringssoner
- H370 — Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)

Linjesymbol

- RpGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- Byggegrense
- RpAngittHensynGrense

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:
Dato for basiskart:
Koordinatsystem: ETRS89.UTM-32N
Høydegrunnlag:

Ekvidistanse: 1m
Kartmålestokk: 1:500 m
0 12.5 25m

N

Detaljregulering

Brauta Øst

Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Verdal kommune

Arealplan-ID: 5038_2019005

Forslagsstiller: XXX

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

				SAKS-NR	DATO	SIGN
Dato	XXX	Revisjon	XXX			
Dato	XXX	Revisjon	XXX			
Dato	03.09.2020	Revisjon	Oppdeling av formål f_SKV		03.09.2020	JL
Kommunestyret sitt vedtak						
Ny 2. gang behandling						
Offentlig ettersyn fra ..... til						
2. gangs behandling						
Offentlig ettersyn fra ..... til						
1. gangs behandling						
Kunngjøring av oppstart av planarbeid					06.07.2019	
Oppstartsmøte...					27.06.2019	

PLANEN ER UTARBEIDET AV: PLANKONSULENT — TEGNNR. — DATO — SIGN.

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av — BekreftDato / Dato — PLANSJEFNAVN / Plansjef

DETALJREGULERING
BRAUTA ØST

REGULERINGSBESTEMMELSER

Reguleringsplankart datert: 03.09.2020
Reguleringsbestemmelser datert: 16.09.2020

REGULERINGSBESTEMMELSER TIL DETALJREGULERING FOR BRAUTA ØST
PLAN NR. 2019005

Dato: .....
Dato for siste revisjon: .....
Dato for kommunestyrets vedtak/egengodkjenning:.....

I

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som er avgrenset på plankartet med reguleringsplangrense.

II

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-5 er området regulert til følgende arealformål:

1. BEBYGGELSE OG ANLEGG

1.1 Boligbebyggelse – Frittliggende småhusbebyggelse (BFS)
1.2 Boligbebyggelse – Konsentrert småhusbebyggelse (BKS)
1.3 Boligbebyggelse - blokkbebyggelse (BBB)
1.4 Garasjeanlegg for bolig (BG)
1.5 Energianlegg (BE)
1.6 Uteoppholdsareal (BUT)
1.7 Lekeplass (BLK)

2. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

2.1 Veg (SV)
2.2 Annen veggrunn - grøntareal (SVG)
2.3 Parkeringsplasser (SPA)

III

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-6, jf. § 11-8 tredje ledd, er det fastsatt følgende hensynssoner:

3. HENSYNSSONER

3.1 Andre sikringssoner – hovedvannledning (H190)
3.2 Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabel) (H370)

IV

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 fjerde og tiende ledd, er det fastsatt følgende bestemmelsesområder:

4. BESTEMMELSESOMRÅDER:

4.1 Funksjonskrav til bygninger og anlegg (Magnetfelt trafo)

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 er det gitt følgende bestemmelser om bruk og utforming av bygninger og arealformål i planområdet:

5. FELLESBESTEMMELSER:

a) Støy

Sikring av beboerne i anleggsperioden
Under bygge- og anleggsarbeidet må naboer og de delene av området som er ferdigstilt sikres mot ulykker og eksponering for støy og støv som overstiger anbefalingene i retningslinjene for behandling av støy og luftkvalitet i realplanlegging T-1442/2016 og T-1520.

Driftstider skal være i perioden 06.00- 22.00 på hverdager, og 07.00-16.00 på lørdager. Det skal ikke foregå anleggsarbeid på søndag, helligdager eller offentlige fridager.

b) Tiltak i grunn
Dersom det i forbindelse med tiltak i grunnen oppdages automatisk fredete, eller samiske kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanse i den utstrekning det berører kulturminnene.
De som utfører arbeidet i grunnen skal straks melde fra til Trøndelag Fylkeskommune eller Sametinget, jfr. Lov om kulturminner §8, annet ledd, ut ifra type kulturminne.

c) Universell utforming
Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn for utforming av uteområdene.

Sammen med søknad om tillatelse til tiltak skal det sendes inn detaljert utomhusplan. Planen skal vise bebyggelse med markering av innganger, atkomst og parkering, behandling av overflater, sitteplasser, lekeplasser med utstyr, areal for avfall, vegetasjon, eventuelle støttemurer samt andre arealavgrensende tiltak.

Alle bygningene der det er krav om heis skal ha adkomst som er universelt utformet.

d) Bebyggelse og estetikk
Bebyggelsen skal gis en attraktiv og estetisk tiltalende utforming.
Boligene skal planlegges med en enhetlig karakter.
Ubebygde arealer skal gis en tiltalende behandling.
Fargebruk skal illustreres ved søknad om byggetillatelse.

e) *Parkering*
Det skal beregnes minimum 1,2 parkering for bil pr. boenhet.

Eneboliger skal ha minst 2 P-plasser pr bolig.
Rekkehus skal ha minst 2 P-plasser pr. bolig.
Leiligheter skal ha minst 1,2 P-plasser på boenhet.

Det skal etableres 2 sykkelparkeringer pr. boenhet.

f) *Uteoppholdsareal*
Det skal være opparbeidet minimum 50 m² felles uteoppholdsareal pr. boenhet. Felles lekeplass kan regnes som del av uteoppholdsareal.

g) *Antall boenheter.*
Det skal etableres minimum 12 boenheter på området.

h) *Naturmangfold og fremmede arter*
Ved all massehåndtering må fare for spredning av fremmede arter vurderes. Det må foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene.

i) *Overvann*
Det skal lages et overvannsnotat som leveres sammen med søknad om tiltak.

6. BEBYGGELSE OG ANLEGG

6.1 Boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse (BFS1)

Området er regulert til bygging av frittliggende småhusbebyggelse på maksimalt 2 etasjer.

a) Utnyttingsgrad

Felt BFS1 har en maksimal utnyttelsesgrad som angitt på plankartet. Utnyttelsesgraden er angitt som maks % bebygd areal (%BYA). Minimum antall boenheter er 3 stk.

b) Høyde

Boligene innenfor BFS1 kan ha flatt tak eller pulttak med takvinkel fra 0-10 grader. Det tillates maksimal gesimshøyde på 8m over gjennomsnittlig planert terreng.

c) Bebyggelsens plassering.

Byggegrenser er vist på plankartet. Byggegrense mot sør ligger i grensen for faresonen.

d) Garasje / carport

Garasje eller carport skal bygge sammen med boligen. Maksimal størrelse på garasje/ carport med utebod er 30 m2

6.2 Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse (BKS 1-2)

Området er regulert til bygging av konsentrert småhusbebyggelse på maksimalt 2 etasjer.

a) Utnyttingsgrad

Felt BKS1 og BKS2 har en maksimal utnyttelsesgrad som angitt på plankartet.
Utnyttelsesgraden er angitt som maks % bebygd areal (%BYA).
Minimum antall boenheter er til sammen 5 stk, fordelt på 2 boenheter i BKS1 og 3 boenheter i BKS2.

b) Høyde

Boligene innenfor BKS1 og BKS2 kan ha flatt tak eller pulttak med takvinkel fra 0-10 grader. Det tillates maksimal gesimshøyde på 8m over gjennomsnittlig planert terreng.

c) Bebyggelsens plassering.

Byggegrenser er vist på plankartet. Byggegrense mot nord ligger i grense for faresonen.

d) Garasje / carport

Garasje eller carport skal bygge sammen med boligen. Maksimal størrelse på garasje/ carport med utebod er 30 m2

6.3 Boligbebyggelse- blokkbebyggelse (BBB1)
Området er regulert til bygging av boligblokk på maksimalt 2 etasjer.

a) Utnyttingsgrad
Felt BBB1 har en maksimal utnyttelsesgrad som angitt på plankartet. Utnyttelsesgraden er angitt som maks % bebygd areal (%BYA). Minimum antall boenheter er 4 stk.

Boligene skal være utformet som tilgjengelige boenheter. Det skal være løfteplattform eller heis i bygget.

b) Høyde
Boligene innenfor BBB1 kan ha flatt tak eller pulttak med takvinkel fra 0-10 grader. Det tillates maksimal gesimshøyde på 8m over gjennomsnittlig planert terreng.

c) Bebyggelsens plassering.
Byggegrenser er vist på plankartet.

6.4 Garasjeanlegg for bolig (BG)
Området er regulert til bygging av garasjeanlegg.

a) Utnyttingsgrad
Utnyttelsesgraden er angitt i plankartet som maks % bebygd areal (%BYA).

b) Høyde
Maksimal gesims- og mønehøyde for garasjeanlegg er 3,5 m over planert terreng.

c) Bebyggelsens plassering.
Byggegrenser er vist på plankartet. Bygningen skal ikke overstige 150 m^2

6.5 Energianlegg (o_BE)
Plassering av trafokiosk er vist på plankartet. Sikkerhetsavstand i forhold til branntekniske hensyn er beskrevet under punkt 9.2. Det skal utredes hvorvidt det er grunnlag for å gjennomføre tiltak dersom magnetfeltet i gjennomsnitt over året er høyere enn 0,4 µT.

6.6 Uteoppholdsareal (f_BUT)
Uteoppholdsareal skal utformes med gode sol- og lysforhold, avskjermet mot trafikk, støy, og annen miljøbelastning.

Uteoppholdsarealet f_BUT er felles for de nye boligene innenfor reguleringsplanen for «Brauta øst»

6.7 Lekeplass (f_BLK)
Det skal avsettes felles areal til lek og opphold. Områdene for lek og opphold skal gis en attraktiv utforming med tanke på god tilgjengelighet. Arealet tilrettelegges for aktiv bruk av beboere i ulike aldersgrupper.

f_BLK er regulert til småbarnslekeplass. I tråd med kommunedelplanen skal lekeplassen ha tre typer utstyr, som for eksempel benker, husker og sandkasse.

Lekeplassen f_BLK er felles for boligene som sokner til Veiesvingen.

7. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

7.1 Kjøreveg (f_SKV)

Felles kjøreveg f_SKV1 skal utvides og oppgraderes med fast dekke, og det skal etableres en fartsdump.
f_SKV 2-4 skal ha dekke med komprimert maskingrus. Det kan etableres fast dekke.

7.2 Parkeringsplasser (f_SPA)

Parkeringsplasser skal opparbeides med komprimert maskingrus. Det kan etableres fast dekke.

9. HENSYNSSONE

9.1 Andre sikringssoner – hovedvannledning (H190)

Bygninger eller konstruksjoner tillates ikke etablert i en sone på 4m på hver side av hovedvannledningen.

9.2 Høyspenningsanlegg inkludert høyspentkabel (H370)

Det kan ikke oppføres bygninger eller andre innretninger som medfører risiko for eksempelvis brann innenfor grensen for hensynsone H370. Sikkerhetsavstand til trafo er 5m.

V
REKKEFØLGEBESTEMMELSER OG VILKÅR

11 VILKÅR FOR GJENNOMFØRING AV BESTEMTE TILTAK

11.1 Ivaretakelse av eksisterende matjordlag

All matjord som blir berørt i anleggsgjennomføringen skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet.

11.2 Veier

Før midlertidig brukstillatelse på boliger kan gis skal normal tilgjengelighet sikres. Det kan aksepteres komprimert grus.

Kjørevei F-SKV1 skal utvides og oppgraderes med fast dekke før bygningsarbeidet starter.

11.3 Lekeplasser

Før ferdigattest på boliger kan gis skal småbarnslekeplass på min 150m^2 være opparbeidet innenfor en avstand på 100m fra det aktuelle boligbygget.

11.4 Sikring av vei og naboeiendommer i byggetiden

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

Dersom naboers eiendom blir berørt i forbindelse med bygningsarbeidet, skal evt. skade eller negativ påvirkning tilbakeføres til opprinnelig tilstand uten ubegrunnet opphold.

21 Mars

09

11

13

15

17

19

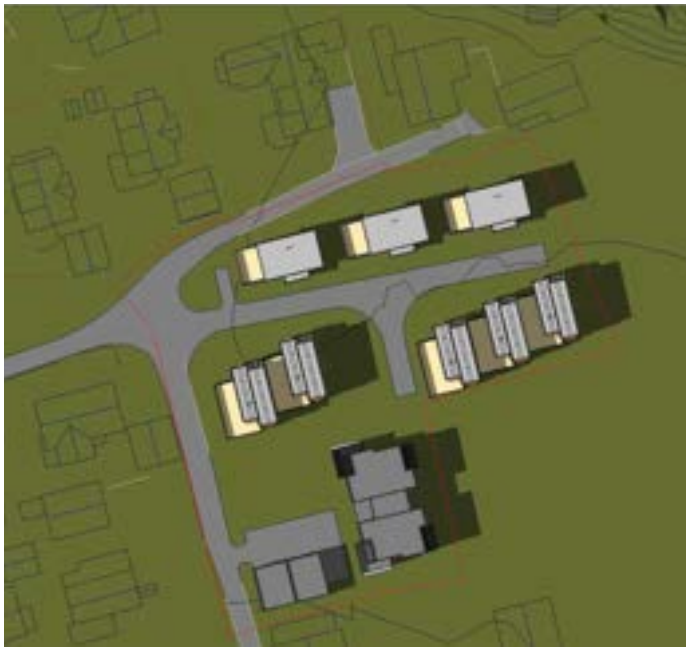
24 Juni

09

11

13

15



17

19

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

Risiko og sårbarhetsanalyse er et hjelpemiddel underveis i utarbeidelsen av en reguleringsplan og en dokumentasjon til myndighetene på om området er egnet for planlagte tiltak når det gjelder mulige uønskede konsekvenser, eventuelt hva som må gjøres for å unngå slike, jf planloven § 4-3.)

Sak: Detaljregulering boligområde Brauta Øst i Vinne i Verdal kommune

Forfatter: Jan-Christer Torvik

Forslagsstiller til planforslag: Nordbohus Utvikling AS

Dato: 03.06.2020

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Natur
Planområdet er på 5,7 daa, og ligger på en slette ved eksisterende boligområde Brauta i Vinne i Verdal kommune. Det ubebygde arealet innenfor planområdet består i dag av dyrket mark. Arealet har blitt benyttet til korndyrking. Området er flatt og solrikt, men noe eksponert for vind fra sør og øst. Hele området ligger på kotehøyde +10 m.

Bebyggelse
Planområdet ligger like øst for et eksisterende boligområde med eneboliger. Planområdet utgjør en naturlig utvidelse av eksisterende boligområde.

Samfunnsfunksjoner
Nærmeste tilgang til offentlig kommunikasjon (buss) ligger ca 350 meter fra planområdet ved Fv 72 (Kjærenget)
Vinne skole ligger ca 850 m fra planområdet.

Planstatus
Området er regulert til boligformål (B15) i kommunedelplan Verdal by 2017-2030

IDENTIFISERE MULIGE UØNSKEDE HENDELSER

Naturhendelser:
Snø og regn

Andre uønskede hendelser:
Miljøulempe ved anleggstrafikk

VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET

METODE

Mulige uønskede hendelser skal ut fra en generell/teoretisk vurdering sorteres i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming m.m., og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene, henholdsvis virkninger for og virkninger av planforslaget.
Tema i tabellen under er kvittert ut eller inn i kolonnen Aktuelt.

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er klassifisert i:

1. **Lite sannsynlig** – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner eller forhold, men det er en teoretisk sjanse
2. **Mindre sannsynlig**- hendelsen kan skje
3. **Sannsynlig** – kan skje av og til, mulig periodisk hendelse
4. **Svært sannsynlig** – kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede.

Vurdering av uønskede hendelsers alvorlighetsgrad er klassifisert som:

1. **Ubetydelig** - Ingen fare for person- eller miljøskader, konsekvenser av systembrudd er uvesentlig
2. **Mindre alvorlig** - Få eller små person- eller miljøskader
3. **Alvorlig** - Alvorlige, behandlingskrevende person- eller miljøskader, system settes ut av drift over lengre tid
4. **Svært alvorlig** - katastrofer, mange døde eller alvorlig skadde, langvarige/uopprettelige miljøskader, system settes varig ut av drift

Klassifikasjon med fargekoder

Virkning Sannsynlighet	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Svært sannsynlig				
Sannsynlig				
Mindre sannsynlig				
Lite sannsynlig				

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak.

UØNSKEDE HENDELSER, VIRKNINGER OG TILTAK

Tabell med mulige uønskede hendelser. (Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og å ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak.

Hendelse/situasjon	**Aktuelt ja/nei**	**Sannsynlig**	**Virkning**	**Risiko ja/ nei**	**Kommentar**
Natur- , klima- og miljøforhold *Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:*					
1. Masseras /skred	Nei				Sweco har vurdert fare for skred, og konkludert med at det er trygt å bygge småhus på planområdet.
2. Snø / isras	Nei				Området er flatt og med svært god avtand til utsatte områder.
3. Jordras/steinras	Nei				Området er flatt og med svært god avtand til utsatte områder.
4. Flomfare	Ja	Lite sannsynlig	Alvorlig		Verdalselva går i nærheten av planområdet. Flomsonekart fra NVE viser imidlertid at planområdet ligger utenfor 200-års flomsone
5. Elveflom	Ja	Lite sannsynlig	Alvorlig		Verdalselva går i nærheten av planområdet. Flomsonekart fra NVE viser imidlertid at planområdet ligger utenfor 200-års flomsone.
6. Tidevannsflom	Nei				Bygninger skal ikke plasseres lavere enn kote +3,5. Området ligger på kote +10
7. Radongass	Ja	Lite sannsynlig	Mindre alvorlig		Radon vurderes ikke som et kritisk forhold, men dokumenteres i hht gjeldende bygge-forskrifter.
8. Vind	Nei				Området er ikke spesielt utsatt for vind.
9. Nedbør	Ja	Sannsynlig	Mindre alvorlig		Ved bygging vil det være behov for å koble seg på overflateavløpet. Dette ligger innenfor planområdet.
10. Sårbar flora	Nei				Det er ikke registrert sårbare arter innenfor planområdet.
11. Sårbar fauna - fisk	Nei				Det er ikke registrert sårbare arter innenfor planområdet.
12. Naturvernområder	Nei				Det er ikke noe naturvernområde innenfor planområdet.

13. Vassdragsområder	Nei				Det er ikke noe vassdrag innenfor planområdet
14. Fornminner	Nei				Det utført arkeologiske registreringer, og det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner.
15. Kulturminner	Nei				
***Bygde omgivelser**, kan tiltak i planen få virkninger for*					
16. Veg, bru, kollektivtransport	Nei				
17. Havn, kaianlegg	Nei				
16. Sykehus, omsorgsinstitusjon	Nei				
18. Skole barnehage	Ja	Lite sannsynlig	Mindre alvorlig		Tiltaket kan påvirke skole og barnehage ved at det kan bli behov for flere skole- og barnehageplasser.
19. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	Nei				Ikke endret veistruktur/adkomst
20. Brannslukningsvann	Nei				
21. Kraftforsyning	Ja	Svært sannsynlig	Alvorlig		Det vil være behov for å anlegge ny nettstasjon for bebyggelsen i planområdet for å gi boligområdet tilgang på tilstrekkelig tilførsel.
22. Vannforsyning	Nei				

***Forurensningskilder**. Berøres planområdet av:*					
25. Akutt forurensing	Nei				Det er ikke industri innenfor eller i nærheten av planområdet.
26. Permanent forurensing	Nei				Det er ikke industri innenfor eller i nærheten av planområdet.
27. Støv og støy; industri	Nei				Det er ikke industri innenfor eller i nærheten av planområdet.
28. Støv og støy; trafikk	Nei				Planområdet ligger langt fra spesielt trafikkert vei.
29. Støy; andre kilder	Nei				Det er ikke industri innenfor eller i nærheten av planområdet.
30. Forurenset grunn	Nei				Det har ikke vært industri innenfor planområdet tidligere
31. Høyspentlinje	Nei				Det er ikke høyspent overføringskabler i umiddelbar nærhet av området.
32. Risikofylt industri (kjemikalier, eksplosiver, olje/gass, radioaktivitet)	Nei				Planområdet ligger ved et boligområde, og på dyrka mark. Det er ikke industri i nærheten.
33. Avfallsbehandling	Nei				Løsninger for håndtering av renovasjon og avfall vil være en del av utomhusplan og vil utarbeides i tråd med renovatørens anbefalinger.
***Forurensing.** Medfører tiltak i planen:*					
35. Fare for akutt forurensing	Nei				Ingen akutt fare for forurensning. Kun boligformål.
36. Støy og støv fra trafikk	Ja	Sannsynlig	Ubetydelig		Noe anleggstrafikk ved utbygging av området. Tidsbegrenset tiltak.
37. Støy og støv fra andre kilder	Ja	Sannsynlig	Ubetydelig		Knyttet til utbygging av området. Tidsbegrenset tiltak.

Transport. *Er det risiko for:*					
41. Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet	Ja	Svært sannsynlig	Ubetydelig		Utfordring med plass til snøopplag i Veiesvingen. Veien er smal.
42. Ulykke i av- og påkjørsler	Ja	Mindre sannsynlig	Mindre Alvorlig		Av- og påkjørsel har gode siktforhold. Skiltet hastighet 30 km/t.
43. Ulykker med gående - syklende	Ja	Mindre sannsynlig	Mindre Alvorlig		Kryssing av vei ved innkjøring til planområdet Av- og påkjørsel har gode siktforhold. Skiltet hastighet 30 km/t.
44. Ulykke ved anleggsgjennomføring	Ja	Mindre sannsynlig	Alvorlig		Hovedtilførselen av drikkevann går igjennom planområdet. Skade på ledningen ved gravearbeid kan medføre midlertidig stans av tilførselen for eksisterende boenheter i området. Pålessing av masser. Anleggstransport. Avbøtende tiltak kan vurderes (HMS – plan).
Andre forhold. *Risiko knyttet til tiltak og omgivelser:*					
45. Fare for terror/sabotasje	Nei				Det er ikke utpregede terrormål i nærheten av planområdet.
46. Regulerte vannmagasin med usikker is /varierende vannstand	Nei				Det er ikke vannmagasin innenfor eller i nærheten av planområdet.
47. Fallfare ved naturlige terrengformasjoner samt gruver, sjakter og lignende	Nei				Området er flatt
48. Andre forhold	Nei				

OPPSUMMERING

Oppsummering av ROS-analysen:

Virkning Sannsynlighet	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Svært sannsynlig	41		21	
Sannsynlig	36, 37	9		
Mindre sannsynlig		42, 43	44	
Lite sannsynlig		7, 18	4,5	

Identifisering av tiltak for å redusere risiko, og dokumentasjon på hvordan denne påvirker planforslaget er presentert i oppsummeringen nedenfor.

Grønne hendelser:

5. Flom

Verdalselva går i nærheten av planområdet. Flomsonekart fra NVE viser imidlertid at planområdet ligger utenfor 200-års flomsone. Det vurderes derfor som lite sannsynlig at planområdet vil bli påvirket av flom.

7. Radongass

Det må gjøres tiltak mot eventuell radongass Kfr TEK17. Dette reguleres av byggeforskriftene og bør ivaretas på den måten.

18. Skole/Barnehage

Tiltaket kan påvirke skole og barnehage ved at det opprettes nye boliger i området med tilflytting av barn og unge. Det er imidlertid et svært begrenset antall boliger og konsekvensen blir sannsynligvis mindre alvorlig.

36. Støy og støv fra trafikk/ 37. Støy og støv fra andre kilder/

Gjelder anleggstrafikk og byggearbeider under byggeperioden. Pålessing av masser. Anleggstransport. Avbøtende tiltak kan vurderes (HMS – plan). Spesielt kan etablert boligområde avlastes om en del av anleggstrafikken går sørgående i Veiesvingen forbi gården Veie. Dette er ikke tatt inn i plandokumentene, men forutsettes ivaretatt under byggearbeidene.

42. Ulykke i av – og påkjørsler/43. Ulykker med gående – syklende

Av- og påkjørsel har gode siktforhold. Skiltet hastighet 30 km/t. Et mulig tiltak er å anlegge fartsdump i Veiesvingen for å sikre at lav hastighet opprettholdes inn mot boligområdet.

Gule hendelser:

9. Nedbør

Området er flatt og ved store nedbørsmengder over korte perioder vil det være behov for god drenering av overflatevann. For å unngå dette vil det være behov for å koble seg på det eksisterende overflateavløpet.

41. Vær/føreforhold begrenser tilgjengelighet
Utfordring med plass til snøopplag i Veiesvingen. Veien er smal, og en bør ta hensyn til behovet for ekstra snøopplag ved starten av innkjøring i Veiesvingen og i området i forkant av boligområdet.

44. Ulykke ved anleggsgjennomføring
Hovedtilførselen av drikkevann går igjennom planområdet. Skade på ledningen ved gravearbeid kan medføre midlertidig stans av vanntilførselen for eksisterende boenheter i området.

Røde hendelser:

21. Kraftforsyning
Det er påpekt fra NTE Nett at det eksisterende strømnettet ikke er dimensjonert for den utvidelsen som planlegges. Det må etableres en ny trafostasjon for bebyggelsen innenfor planområdet om utbyggingen skal sikres tilstrekkelig kraftforsyning. Det må derfor settes av hensiktsmessig areal til formålet.

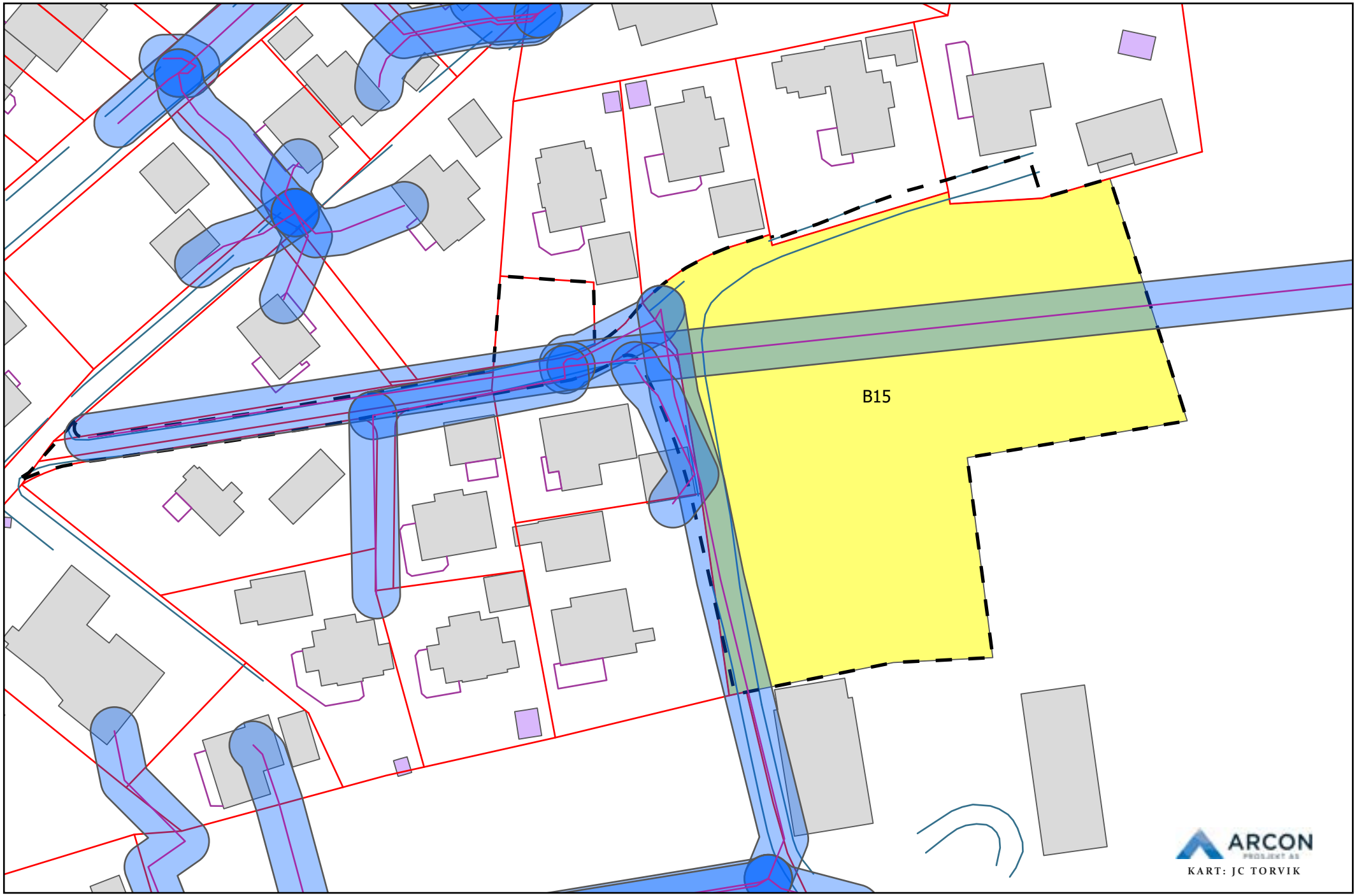
Litteratur:

Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, dsb
https://www.dsb.no/veiledere-handboker-og-informasjonsmateriell/samfunnssikkerhet-i-kommunenes-arealplanlegging/

Flaum- og skredfare i arealplanar (retningslinjer nr. 2/2011, revidert mai 2014)
http://publikasjoner.nve.no/retningslinjer/2011/retningslinjer2011_02.pdf

Øvrige kilder:

www.atlas.nve.no
www.kart.naturbase.no


B15
ARCON
PROSJEKT AS
KART: JC TORVIK

RAPPORT

NORDBOHUS BYGGESERVICE AS

Brauta
PROSJEKTNUMMER 10218054

10218054 G-02 SKREDFAREVURDERING

24.03.2021

UTARBEIDET AV:
JØRGEN HEMNES

SIDEMANNSKONTROLLERT AV:
TORBJØRN SELLÆG

Sammendrag

Etter innsigelse på skredfarevurdering av planlagt tiltak på tomt 282/4, øst for Veiesvingen i Verdal kommune (beskrevet i 10218054_Notat_skredfarevurdering [1]), har Sweco AS utført supplerende grunnundersøkelser for å kartlegge mulig forekomst av kvikkleire/sprøbruddmateriale i området.

Det ble ikke påvist sprøbruddsmateriale i grunn, og tiltaket vil følgelig ikke kunne utløse et områdeskred. Videre har det blitt funnet tilstrekkelig ivaretatt sikkerhet mot lokalskred i tråd med sikkerhetskravene i TEK17 kap. 7-3 og krav til sikker byggegrunn jfr. pbl. §28-1 for tiltaket. Dette er dokumentert med en sikkerhetsfaktor F ≥ 1.4 for totalspenningsanalyse og F ≥ 1.25 for effektivspenningsanalyse.

Sweco Norge AS vurderer at planlagt utbygging er gjennomførbar, forutsatt at bebyggelsen er plassert og utført som beskrevet i situasjonsplan datert 07.05.2020.

Sweco
Bomvegen 13

NO 7725 Steinkjer, Norge
Telefon (+47) 67 12 80 00

www.sweco.no

Sweco Norge AS
Organisasjonsnr. 967032271
Hovedkontor: Oslo

Jørgen Hemne

Mobil +47 981 37 715
Jorgen.hemnes@sweco.no

Innholdsliste

1	**Innledning**	**1**
2	**Grunnlag**	**1**
3	**Gjeldende retningslinjer**	**1**
4	**Sikkerhetsprinsipp**	**1**
5	**Grunnundersøkelser**	**2**
6	**Stabilitet**	**3**
6.1	Lagdeling og materialparametre	3
6.2	Stabilitetsberegninger	4
6.3	Profil A	4
7	**Konklusjon**	**5**
8	**Referanser**	**6**
9	**Vedlegg**	**7**

1 Innledning

Etter innsigelse på skredfarevurdering av planlagt tiltak på tomt 282/4 ved Veiesvingen i Verdal kommune, beskrevet i «10218054_Notat_skredfarevurdering (07.05.2020)», har Sweco AS utført supplerende grunnundersøkelser for å kartlegge mulig forekomst av kvikkleire/sprøbruddmateriale i området.

2 Grunnlag

Foreliggende notat er en revisjon av:

- 10218054 – Eiendommen Jamtlandsvegen 96 – Skredfarevurdering. Utarbeidet av Sweco AS. 07.05.2020 [1].

Tilgjengelige kartlag og resultat fra prøvegravinger har også blitt brukt som grunnlag i vurderingene. For beskrivelser av dette grunnlaget henvises det til nevnte notat.

Grunnlag for oppdatert vurdering er resultat fra utførte grunnundersøkelser som er beskrevet i datarapport:

- Sweco AS. 10222528 RIG_R01_A01 “Datarapport – Grunnundersøkelser». (09.03.2021)

3 Gjeldende retningslinjer

Krav til sikkerhet som skal legges til grunn ved regulering og bygging er gitt i forskriften «Veiledning om tekniske krav til byggverk» (TEK 17) § 7-3 (Direktoratet for byggkvalitet, 2015), med hjemmel i plan- og bygningsloven (PBL) §28-1 og §29-5 [2].

NVEs retningslinjer Flaum- og skredfare i arealplanar [3] beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i arealplaner.

NVE veileder 1/2019 «*Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper»* er ment som en hjelp til arealplanleggere for å bestemme nivå på utredningen og som en veileder for det geotekniske fagmiljøet i Norge*,* og skal bidra til en kvalitetsmessig god og mest mulig lik vurdering av stabilitet i disse områdene [4].

Krav til lokalstabilitet iht. Eurokode 7 [5].

4 Sikkerhetsprinsipp

Om det skulle påvises sprøbruddsmateriale i grunn, medfører sikkerhetskrav for tiltaksklasse K4 at faresonen som kan berøre tiltaket må klassifiseres, avgrenses og utredes for områdeskredfare.

Tilstrekkelig sikkerhet må også dokumenteres. Hvis tiltaket forverrer stabiliteten skal det kreves absolutt sikkerhetsfaktor $F_{cu} \geq 1{,}40 * f_s$ og $F_{c\phi} \geq 1{,}25$, hvor f_s (= 1.15) er sprøhetsforholdet som korrigerer for sprøbruddeffekt i de udrenerte beregningene.

Krav til lokalstabilitet der hvor kritiske glideflater ikke påvirker kvikk/sensitiv leire er gitt i eurokode 7 [5]. Iht. tab A.2 gjelder krav til sikkerhetsfaktor F ≥ 1.4 for totalspenningsanalyse og F ≥ 1.25 for effektivspenningsanalyse.

5 Grunnundersøkelser

Det ble utført 3 totalsonderinger og tatt opp til sammen 6 sylinderprøver fra tre borpunkt. Resultater er oppsummert i rapport *«10222528 RIG_R01_A01. Datarapport – grunnundersøkelser»* utarbeidet av Sweco AS. Laboratorieundersøkelser ble utført for alle prøver. Borpunktene ligger på kotehøyde +9.44 - +10.66, og det ble boret 17.70-17.73 meter i løsmasser uten at berg ble påtruffet.

Kvikkleire eller sprøbruddsmateriale kjennetegnes ved en konstant eller synkende sonderingsmotstand. Her viser sonderingskurvene i alle borpunkt en tydelig økning av sonderingsmotstand med dybde i leirelaget (positiv helning på sonderingskurven), med andre ord er det ingen indikasjoner på sprøbruddsmateriale.

Laboratorieresultater fra rutinetester viser en omrørt skjærstyrke fra 3.07 – 5.25 kPa, uomrørt skjærstyrke fra 16 – 52.34 kPa, og en sensitivitet fra 4-10. Basert på disse resultatene kan leiren betegnes som bløt til middels fast, og lite til middels sensitiv. Ingen av prøvene viste sprøbruddsmateriale som er definert som jordmaterialer med omrørt skjærfasthet, cu,r ≤ 2 kPa iht. NS8015, eller cu,r ≤ 1,27 kPa iht. ISO 7892-6:2017.

Siden det ikke er påvist/antatt sprøbruddmateriale i de mulige løsneområdene som kan berøre tiltaket, må det ikke utredes videre iht. NVEs prosedyre for utredning av områdeskredfare. Området inngår ikke i løsneområdet for et mulig områdeskred.

6 Stabilitet

Basert på beskrevne resultat fra grunnundersøkelsene, er det utført en oppdatert stabilitetsberegning.

Det ble ikke påvist sprøbruddsmateriale, og området må følgelig ikke faresone-evalueres, og kvalitetssikring av uavhengig foretak er ikke nødvendig. Sikkerhetsprinsipp beskrevet for lokalstabilitet er derfor gjeldende, med krav til sikkerhetsfaktor F ≥ 1.4 for totalspenningsanalyse og F ≥ 1.25 for effektivspenningsanalyse

6.1 Lagdeling og materialparametre

Lagdeling er basert på tolkning av sonderingsprofiler fra 3 borpunkt, med støtte fra resultater fra tidligere utført prøvegraving utført i tre punkt på tomten for planlagt tiltak. Treaksiale belastningsforsøk er ikke utført, og effektive skjærfasthetsparametre a (attraksjon) og tan(Φ) (friksjon) er derfor basert på SVV erfaringsverdier (HB220) med input fra observasjoner under prøvegraving. For leirelaget er tyngdetetthet fastsatt fra resultat av laboratorieundersøkelser.

	Tyngdetetthet [kN/m3]	Friksjonsvinkel	C' [kPa]	Aa, Ad, Ap
Grus	19	Φ = 37	2.1	-
Sand	18	Φ = 34.5	2.1	-
Leire	20	Φ = 23	2.1	1, 0.63, 0.35

Udrenert skjærstyrke, Cu, er tegnet opp konservativt basert på effektivspenning som 0.25*p0'. Denne representerer en laveste grenseverdi for norske leirer. Resultat fra laboratorieforsøk ved konus og enaksielle trykkforsøk har også blitt vurdert for de aktuelle dybdene, og Cu-profilene justert deretter. Resultatene er tegnet opp som den aktive udrenerte skjærfastheten, CuA, i Geosuite. Designverdiene for aktiv skjærfasthet av sprøbruddsmateriale er ikke redusert iht. NVEs kvikkleireveileder, mens anisotropiforhold er vurdert ut fra anbefaling gitt i NIFS-rapport nr.14/2014 [6]. Det nevnte anisotropiforholdet har også blitt brukt for omregning fra direkte til aktiv skjærstyrke siden konus og enaks-forsøk gir direkte udrenert skjærstyrke, CuD.

6.2 Stabilitetsberegninger

Stabilitetsberegninger har blitt utført i et profil A, som vist i tegning G-101. Beregninger er utført både ved totalspenningsanalyse (ADP-analyse) og effektivspenningsanalyse (aφ-analyse) med bruk grenselikevektsmetoden i GeoSuite Stability. Kritisk glidesirkel ble funnet med tangent og optimize-funksjonene i Geosuite. Skråningen ned mot Verdalselva har ikke blitt vurdert da det ikke er sprøbruddsmateriale i grunn og det følgelig er snakk om et begrenset influensområde for planlagt tiltak (lokalstabilitet). Tiltaket ligger >2*H unna skråning (med noe usikkerhet rundt bunn av Verdalselva, som kunne blitt sjekket), som betyr at den også kunne blitt vurdert utenfor influensområde om det skulle ha vært sprøbruddsmateriale i grunn.

Det er inkludert en dimensjonerende last for bygg lik 10 kPa per etasje, og en dimensjonerende trafikklast på 13 kPa, som inkluderer en lastfaktor, Yq = 1.3.
I profilene er det utført beregninger for tilstanden som den er i dag, og ved planlagt tiltak som omfatter bygging av boliger. Tabell oppgir laveste verdi av sikkerhetsfaktor for det gitte tilfellet. I begge tilfeller er lastene inkludert i konservativ utstrekning basert på gjeldende situasjonsplan, og ikke bare der snittet passerer et planlagt bygg.

6.3 Profil A

Resultatene fra stabilitetsberegninger i profil A er oppsummert i Tabell 1:

Tabell 1: Resultat fra stabilitetsberegninger

Tegning	Beregning	Analyse	Sikkerhetsfaktor	Krav
10222016-G101	Dagens situasjon	Aφ-analyse	Fcφ = 2.11	Fcφ ≥ 1.25
10222016-G101	Dagens situasjon	ADP-analyse	Fcu = 1.42	Fcu ≥ 1.40
10222016-G101	Med planlagt tiltak	Aφ-analyse	Fcφ = 2.11	Fcφ ≥ 1,25
10222016-G102	Med planlagt tiltak	ADP-analyse	Fcu = 1.42	Fcu ≥ 1.40

Tabellen viser laveste sikkerhetsfaktor for kritiske skjærsirkler. For detaljer se tegning G-101 og G-102 i vedlegg.

Laveste sikkerhetsfaktor, 1.42, for totalspenningsanalyse og 2.11 for effektivspenningsanalyse gjelder for en kritisk skjærsirkel som går i forkant av påført last i forhold til skråningen mot Verdalselva. Dette forklarer de like verdiene i tabellen, da påført last ikke fører til en forverring av stabilitet. Lengre unna skråningen, i bakkant av påført last, forverres stabiliteten med påført last fra tiltak, men ligger fortsatt over de nevnte kravene med en laveste Fcu lik 1.43. Stabiliteten øker med videre dybde eller avstand fra skråning.

7 Konklusjon

Basert på resultater fra grunnundersøkelser, er det foretatt en oppdatert vurdering av skredfare med stabilitetsberegninger.

Det ble ikke påvist sprøbruddsmateriale i grunn, og tiltaket vil ikke kunne utløse et områdeskred. Videre har det blitt funnet tilstrekkelig ivaretatt sikkerhet mot lokalskred i tråd med sikkerhetskravene i TEK17 kap. 7-3 og krav til sikker byggegrunn jfr. pbl. §28-1 for tiltaket. Dette er dokumentert med en sikkerhetsfaktor F ≥ 1.4 for totalspenningsanalyse og F ≥ 1.25 for effektivspenningsanalyse. Dette med en antatt konservativ c-profil, og konservativ lastfordeling som dekker planlagt byggeområde i hele sin utstrekning.

Sweco Norge AS vurderer at planlagt utbygging er gjennomførbar, forutsatt at bebyggelsen er plassert og utført som beskrevet i situasjonsplan datert 07.05.2020

8 Referanser

[1] Sweco AS, «Eiendommen Jamtlandsvegen 96, Verdal - Skredfarevurdering,» 2020.

[2] «Byggteknisk forskrift (TEK17),» [Internett]. Available: https://dibk.no/regelverk/byggteknisk-forskrift-tek17/.

[3] NVE, «Flaum- og skredfare i arealplanar 2/2011,» 2011, revidert 2014..

[4] NVE, «Veileder nr.1/2019 - Sikkerhet mot kvikkleireskred».

[5] «NS-EN 1997-1:2004 + A1:2013 + NA:2016 Eurokode 7 - Geoteknisk prosjektering».

[6] NIFS, «Rapport nr. 14/2014: En omforent anbefaling for bruk av anisotropifaktorer i prosjektering i norske leirer,» 2014.

9 Vedlegg

1. A10-01 - Situasjonsplan
2. Plankart med sonderinger og snitt, tegning G-100
3. Stabilitetsberegninger, tegning G-101 og G-102.
4. Totalsonderinger
5. Laboratorieundersøkelser

VEDLEGG 1

Situasjonsplan

21864
21772
21487
21467
21466
16166
16167
VL40PE50
SPP63PE50
OV160PVC
21468
VL315PVC
OV160PVC
21471
21472
21478
21470
8775
21739
OV160PVC
VL63PE50
SP110PVC
16164
16163
16162
B15
21482
562m2 Felles
uteoppholdsareal
16159
21483
2000
21484
16161
OV160PVC
VL63PE50
SP110PVC
21435
21436
21605
21444

304

TEGNINGEN TILHØRER ARCON PROSJEKT AS OG MÅ IKKE BENYTTES UTEN TILATELSE

Revisjon:	Retning:	Dato:	Sign.:	Ktr.:

ARCON PROSJEKT AS
ARKITEKTER OG RÅDGIVENDE INGENIØRER
NAMSOS | VERDAL | TRONDHEIM
Telefon: 74 21 65 65
E-post: arcon@arcon.no
Web: www.arcon.no

Oppdragsgiver:	Nordbohus AS	Prosj.ansv:	GL
Prosjekt:	Brauta øst	Tegn:	GL
Tegningstittel:	Situasjonsplan	Kontr: ..	Godkj: ..
		Dato:	07.05.20

Prosjektnr:	Tegn.nr:	Rev:	Format:	Målestokk:
3863-101	A10-01		A3	1 : 500

07.05.2020 08:28:28

VEDLEGG 2

Plankart med sonderinger og beregningsprofil, tegning G-100

SW_1 9.44 ~ 17.70

SW_2 10.15 ~ 17.73

SW_3 10.67 ~ 17.70

N

TEGNFORKLARING :

- Dreiesondering
- Enkel sondering
- Trykksondering
- Fjellkontrollboring
- Dreietrykksondering
- Totalsondering
- Proveserie
- Provegrop
- Vingeboring
- Poretrykksmaling
- Berg i dagen

Borhull nr. Terreng (bunn) kote / Antatt bergkote Boret dybde + (boret i berg)

Kartgrunnlag : **EFRS89 UTM-SONE 33**

Utgangspunkt for nivellement : **NN2000**

Status	Rev.	Endring	Utført	Kontr.	Ansv.	Dato
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
			NOJORG	NOSELL	NOJORG	24.03.2021

Norbohus Byggeservice AS

Brauta - skredfarevurdering

Målestokk 1:500

Format A3

Situasjonsplan

Plassering av profil A, sonderinger og planlagt tiltak

Oppdragsleder: Jørgen Hemnes

Oppdragsnr. 10218054

SWECO

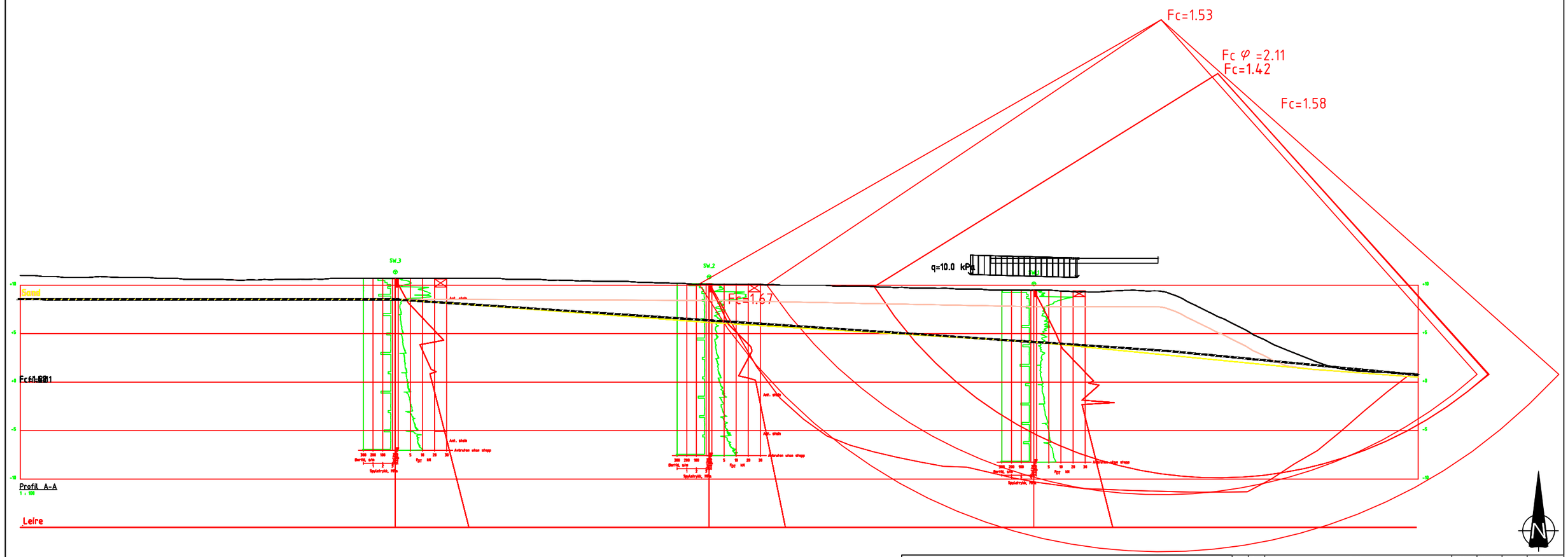
SWECO Norge AS
Hjalmar Johansens gate 23
POST: 9007 Tromsø TLF: 77 60 09 00

Disiplin:	Løpenummer:	Status	Rev:
GEO	100	A	01

p:\31282\10218054_brauta_-_verdal\000\86 dokumenter\rig\revisjon\04 geosuite\autograf.rir\terreng_1.dwg

VEDLEGG 3

Stabilitetsberegninger, profil A. Tegning G-101 og G-102



TEGNFORKLARING :

- Dreiesondering
- Enkel sondering
- Trykksondering
- Fjellkontrollboring
- Dreietrykksondering
- Totalsondering
- Proveserie
- Provegrop
- Vingeboring
- Poretrykksmaling
- Berg i dagen

Borhull nr. Terreng (bunn) kote / Antatt bergkote Boret dybde + (boret i berg)

Kartgrunnlag : **EFRS89 UTM-SONE 33**

Utgangspunkt for nivellement : **NN2000**

Status	Rev.	Endring	Utført	Kontr.	Ansv.	Dato
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
			NOJORG	NOSELL	NOJORG	24.03.2021

Nordbohus Byggeservice AS

Brauta - skredfarevurdering

Profil A

Dagens situasjon

Målestokk: 1:400

Format: A3

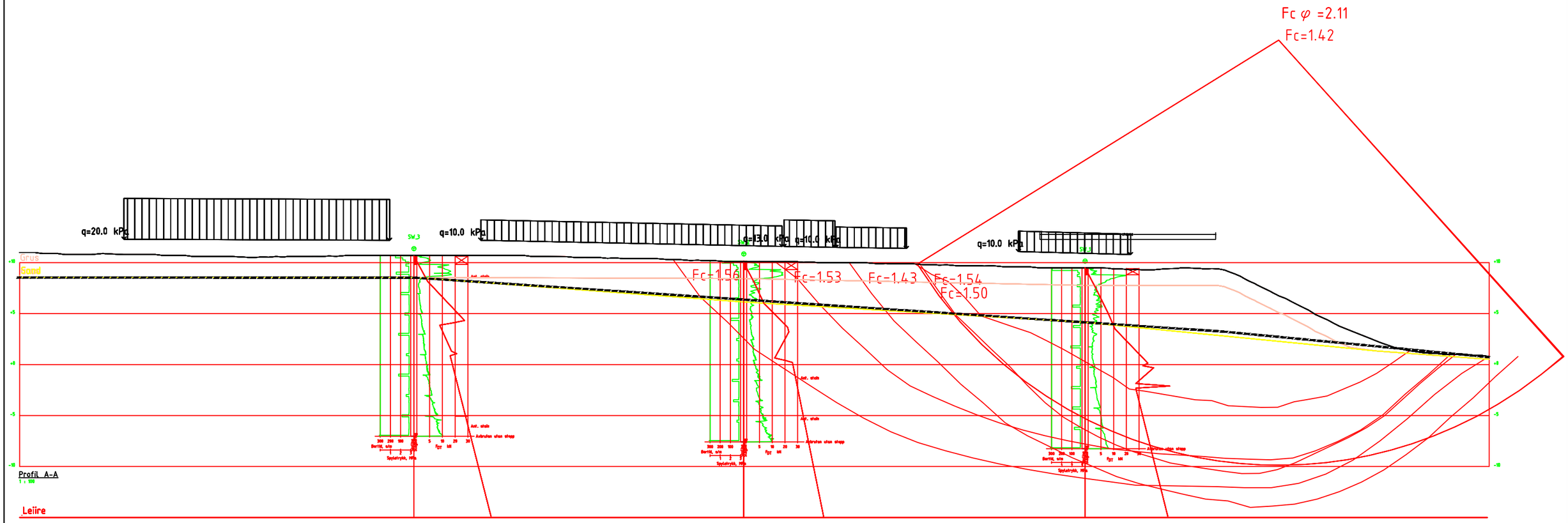
Oppdragsleder: Jørgen Hemnes

Oppdragsnr.: 10218054

SWECO

SWECO Norge AS
Hjalmar Johansens gate 23
POST: 9007 Tromsø TLF: 77 60 09 00

Disiplin:	Løpenummer:	Status	Rev:
GEO	101	A	00



TEGNFORKLARING :

- Dreiesondering
- Enkel sondering
- Trykksondering
- Fjellkontrollboring
- Dreietrykksondering
- Totalsondering
- Proveserie
- Provegrop
- Vingeboring
- Poretrykksmaling
- Berg i dagen

Borhull nr. Terreng (bunn) kote / Antatt bergkote Boret dybde + (boret i berg)

Kartgrunnlag : **EFRS89 UTM-SONE 33**

Utgangspunkt for nivellement : **NN2000**

Status	Rev.	Endring	Utført	Kontr.	Ansv.	Dato
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
			NOJORG	NOSELL	NOJORG	24.03.2021

Nordbohus Byggeservice AS

Brauta - skredfarevurdering

Profil A

Stabilitetsberegninger med laster

Målestokk: 1:400 (-)

Format: A3

Oppdragsleder: Jørgen Hemnes

Oppdragsnr.: 10218054

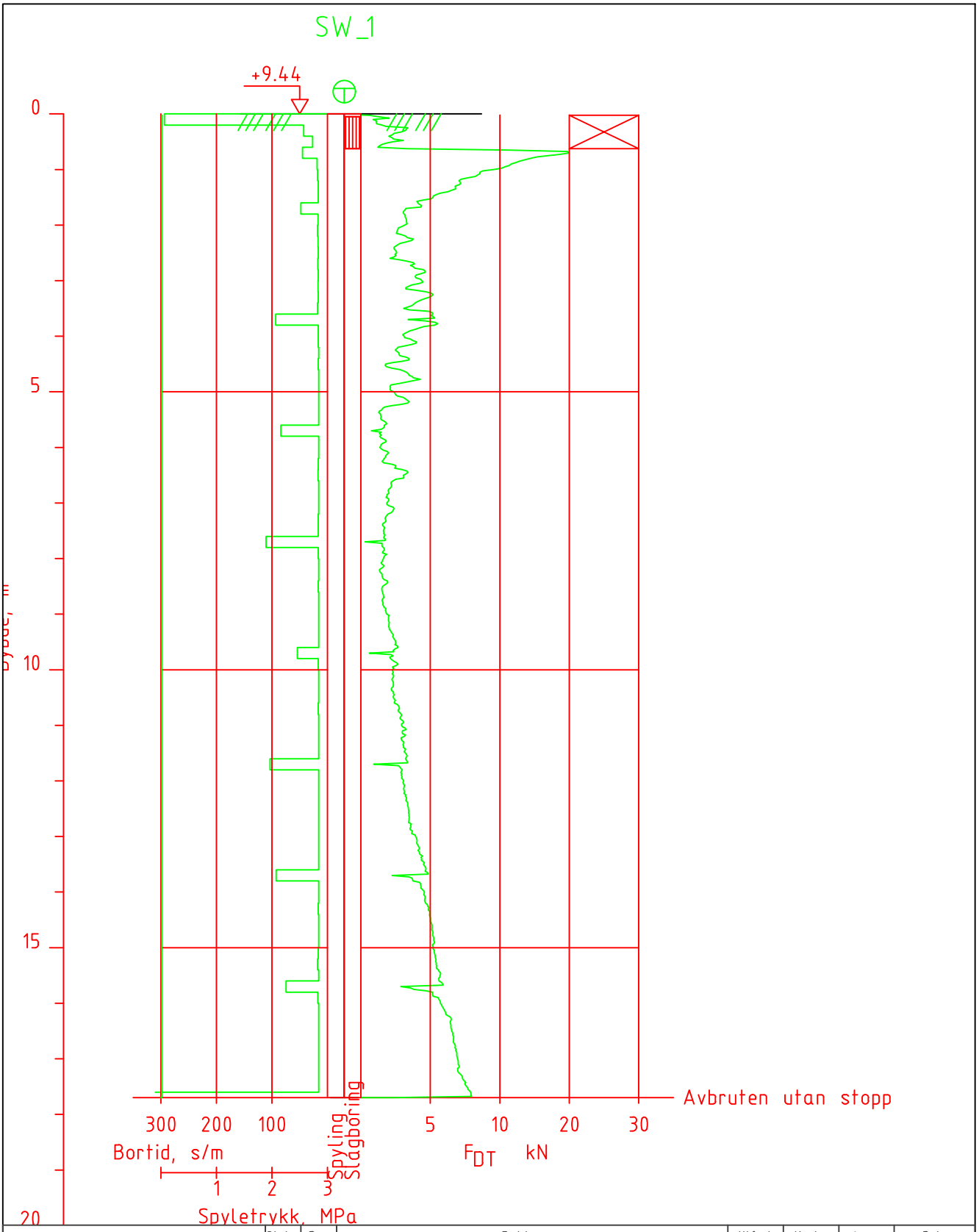
SWECO

SWECO Norge AS
Hjalmar Johansens gate 23
POST: 9007 Tromsø TLF. 77 60 09 00

Disiplin:	Løpenummer:	Status	Rev:
GEO	102	A	01

VEDLEGG 4

Totalsonderinger



Status	Rev.	Endring	Utført	Kontr.	Ansv.	Dato
			NOJORG	NOSELL	NOJORG	24.03.2021

TEGNFORKLARING :

- Dreietrykksondering
- Fjellkontrollboring
- Totalsondering
- Poretrykksmåling
- Trykksondering
- Prøveserie
- Vingeboring

Nordbohus Byggeservice AS

Brauta - skredfarevurdering

Totalsondering
SW_1

Målestokk	Format
1:100	A4

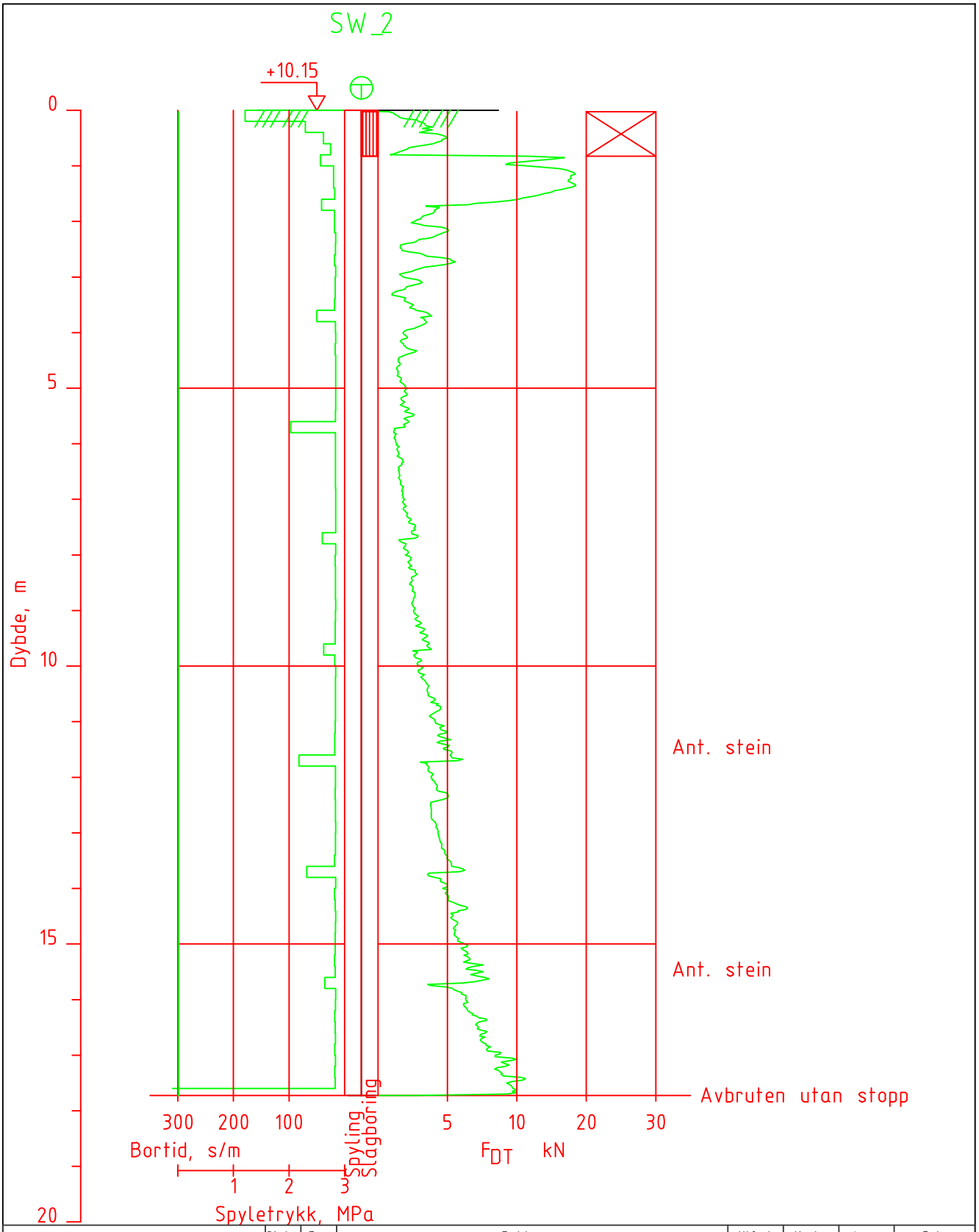
Oppdragsleder: Jørgen Hemnes

Oppdragsnr.: 10218054

SWECO Norge AS
Professor Brochs gate 2, 7030 Trondheim
TLF.: 738 33 500 FAX.:

Disiplin:	Løpenummer:	Status:	Rev:
GEO	103.1	A	00

Plottedato: 30. juni 2015 14:00:37



Status	Rev.	Endring	Utført	Kontr.	Ansv.	Dato
			NOJORG	NOSELL	NOJORG	24.03.2021

TEGNFORKLARING :
- Dreietrykksondering
- Fjellkontrollboring
- Totalsondering
- Poretrykksmåling
- Trykksondering
- Prøveserie
- Vingeboring

Nordbohus Byggeservice AS

Brauta - skredfarevurdering

Totalsondering
SW_2

Målestokk: 1:100

Format: A4

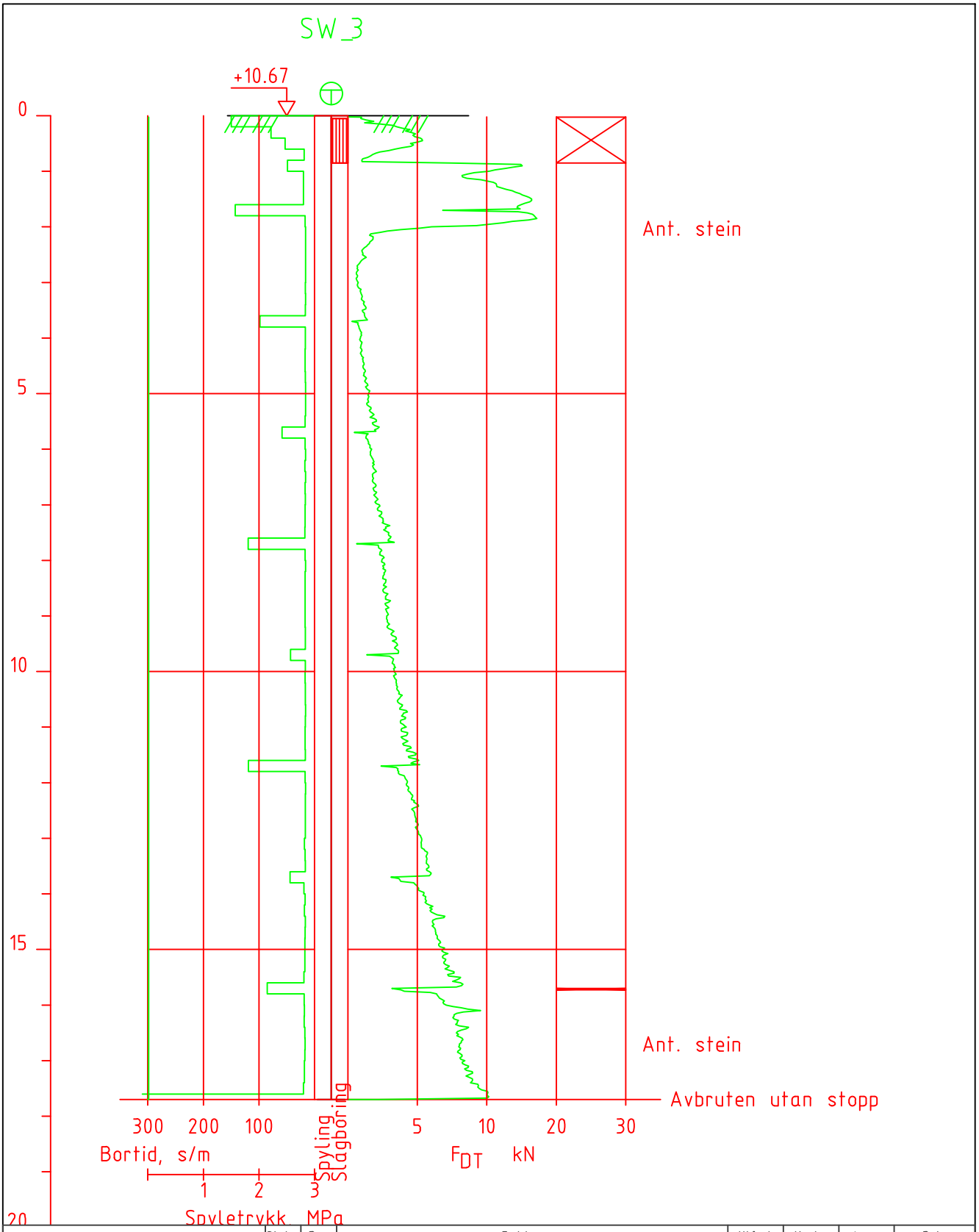
Oppdragsleder: Jørgen Hemnes

Oppdragsnr.: 10218054

SWECO
SWECO Norge AS
Professor Brochs gate 2, 7030 Trondheim
TLF.: 738 33 500 FAX.:

Disiplin:	Løpenummer:	Status:	Rev:
GEO	103.2	A	00

Plottedato: 30. juni 2015 14:00:37



Status	Rev.	Endring	Utført	Kontr.	Ansv.	Dato
			NOJORG	NOSELL	NOJORG	24.03.2021

TEGNFORKLARING :

- Dreietrykksondering
- Fjellkontrollboring
- Totalsondering
- Poretrykksmåling
- Trykksondering
- Prøveserie
- Vingeboring

Nordbohus Byggeservice AS

Brauta - skredfarevurdering

Totalsondering
SW_3

Målestokk: 1:100

Format: A4

Oppdragsleder: Jørgen Hemnes

Oppdragsnr.: 10218054

SWECO Norge AS
Professor Brochs gate 2, 7030 Trondheim
TLF.: 738 33 500 FAX.:

Disiplin:	Løpenummer:	Status:	Rev:
GEO	103.3	A	00

Plottedato: 30. juni 2015 14:00:37

VEDLEGG 5

Laboratorieundersøkelser

RESULTATER FRA LABORATORIEUNDERSØKELSER

Oppdragsnr.:	**10204798-20**				
Oppdrags navn.:	**GU Brauta**				
Oppdragsgiver.:	**Sweco Norge AS**				
Borhull nr:	**2**			**Dybde:**	
Tatt opp:		**Borbok:**		**Utarbeidet av:**	DPA/GUO
Kote:		**G.V.:**		**Gyldig fra / versjon:**	V.1.4.2 - 04.01.2021
Korndensitet (målt):				**Opptegningsmal (m):**	20

Borpunkt **2**

				Konus											
Beskrivelse	Dybde-intervall	Dybde	Vann-innhold	Uforstyrret	Omrørt	Sensitivitet	Enaks	Brudd-tøyning	Utrullings-grense	Flytegrense	Glødetap	Korn-densitet	Total densitet	Porøsitet	Spes.forsøk
	z	z	w	c_{ufc}	c_{urfc}	S_t	c_{uuc}	ε_f	w_p	w_l	O	ρ_s	ρ	n	
	m	m	%	kN/m^2	kN/m^2		kN/m^2	%	%	%	%	g/cm^3	g/cm^3	%	
LEIRE, siltig, enk tette		6,3	32,6												
siltsjikt		6,35		31,4	4,00	8							2,03		
enk små skjellrester	6,2-7,0	6,6	27,4				27,97	11							
		6,8		30,2	3,07	10									
E: 6,45m		6,85	30,4												
LEIRE		9,3	29,8												
		9,35		19,2	4,41	4							2,00		
	9,2-10,0	9,6	30,8				25,81	9,77							
		9,8		30,2	4,57	7									
E: 9,40m		9,85	31,5												

RESULTATER FRA LABORATORIEUNDERSØKELSER

Oppdragsnr.:	**10204798-20**				
Oppdrags navn.:	**GU Brauta**				
Oppdragsgiver.:	**Sweco Norge AS**				
Borhull nr:	**3**			**Dybde:**	
Tatt opp:		**Borbok:**		**Utarbeidet av:**	DPA/GUO
Kote:		**G.V.:**		**Gyldig fra / versjon:**	V.1.4.2 - 04.01.2021
Korndensitet (målt):				**Opptegningsmal (m):**	20

Borpunkt **3**

				Konus											
Beskrivelse	Dybde-intervall	Dybde	Vann-innhold	Uforstyrret	Omrørt	Sensitivitet	Enaks	Brudd-tøyning	Utrullings-grense	Flytegrense	Glødetap	Korn-densitet	Total densitet	Porøsitet	Spes.forsøk
	z	z	w	c_{ufc}	c_{urfc}	S_t	c_{uuc}	ε_f	w_p	w_l	O	ρ_s	ρ	n	
	m	m	%	kN/m^2	kN/m^2		kN/m^2	%	%	%	%	g/cm^3	g/cm^3	%	
LEIRE, siltig, enk små skjellrester	6,2-7,0	6,3	30,7												
		6,35		31,4	3,07	10							1,99		
		6,6	30,7				23,2	15,1							
		6,8		16,0	3,76	4									
E: 6,40m		6,85	31,2												
LEIRE	9,2-10,0	9,3	30,5												
		9,35		23,3	3,24	7							2,01		
		9,6	28,9				26,61	14,76							
		9,8		22,5	4,27	5									
E: 9,50m		9,85	30,2												

Utført av dato/Sign.:_____ 1 av 1 Kontrollert Dato/Sign.:_____

RESULTATER FRA LABORATORIEUNDERSØKELSER

Oppdragsnr.:	**10204798-20**				
Oppdrags navn.:	**GU Brauta**				
Oppdragsgiver.:	**Sweco Norge AS**				
Borhull nr:	**1**			**Dybde:**	
Tatt opp:		**Borbok:**		**Utarbeidet av:**	DPA/GUO
Kote:		**G.V.:**		**Gyldig fra / versjon:**	V.1.4.2 - 04.01.2021
Korndensitet (målt):				**Opptegningsmal (m):**	20

Borpunkt **1**

				Konus											
Beskrivelse	Dybde-intervall	Dybde	Vann-innhold	Uforstyrret	Omrørt	Sensitivitet	Enaks	Brudd-tøyning	Utrullings-grense	Flytegrense	Glødetap	Korn-densitet	Total densitet	Porøsitet	Spes.forsøk
	z	z	w	c_{ufc}	c_{urfc}	S_t	c_{uuc}	ε_f	w_p	w_l	O	ρ_s	ρ	n	
	m	m	%	kN/m^2	kN/m^2		kN/m^2	%	%	%	%	g/cm^3	g/cm^3	%	
LEIRE, siltig, enk siltsjikt		9,3	29,6												
		9,35		38,8	4,72	8							2,03		
enk små skjellrester	9,2-10,0	9,6	28,2				35,7	13,93							
		9,8		42,4	4,41	10									
E: 9,65m		9,85	28,4												
LEIRE, siltig		11,3	28,2												
		11,35		31,4	3,24	10							2,03		
enk små skjellrester	11,2-12,0	11,6	27,7				52,34	11,86							
		11,8		31,4	5,25	6									
E: 11,40m		11,85	29,9												

Utført av dato/Sign.:_____ 1 av 1 Kontrollert Dato/Sign.:_____

ARCON PROSJEKT AS

ARKITEKTER OG RÅDGIVENDE INGENIØRER

ARKITEKTUR | AREALPLANLEGGING | PROSJEKTUTVIKLING
BYGGE- OG ANLEGGSTEKNIKK
PROSJEKTADMINISTRASJON | BYGGELEDELSE

Verdal kommune
Postboks 24
7651 Verdal

postmottak@verdal.kommune.no

Dato: 11.01.2021

Regulering Brauta øst, Verdal

I forbindelse med at reguleringsplanen for Braua øst er lagt ut på 1. gangs høring har det kommet innspill fra beboerne i Tømmermannsveien 11, Tømmermannsveien 9 og Veiesvingen 1, datert 04.01.2021.

Naboene hevder at Veiesvingen i utgangspunktet ikke var en vei/gate, men en avlingsvei som automatisk ble tatt i bruk som vei.

Veiesvingen ble regulert i reguleringsplan for eiendommene Veie gnr 282, bnr.4 og Karlsrud gnr 283, bnr. 9, og planen ble vedtatt 10.02.1997.

Nordbohus AS har satt av vesentlige ressurser for å svare på tidliger innspill fra naboene. I forbindelse med den nye reguleringsplanen for Brauta øst er det forutsatt at Veiesvingen skal asfalteres og at det skal etableres en en fartsdemper. Dette vil bidra til å senke hastigheten på veistrekningen og redusere støvplagen som naboene har vært bekymret for tidligere.

Det er i reguleringsplanen ikke forutsatt at det skal etableres gang- og sykkelvei langs Veiesvingen. Dette må være en misforståelse.

I hht Håndbok N-100 fra Statens veivesen anbefales det at atkomstveier til boligområder for veier med 30 km/h og inntil 50 boenheter utformes med en kjørebanebredde på 3,5m. På plankartet er veien regulert til 4m bredde. Dette gir plass til en kjørebane med bredde på 3,5m med 0,25m skulder på hver side.

Med hilsen,

Gyda Løken
Arcon Prosjekt AS

Kopi:
Nordbohus v/Bjørn Winge
Verdal kommune v/ Anders Nordgård-Larsen

NAMSOS: Verftsgata 11, PB.224, 7800 Namsos
VERDAL: Neptunveien 6, 7652 Verdal
TRONDHEIM: Kjøpmannsgata 11, 7013 Trondheim
T: 74 21 65 65 | Epost: arcon@arcon.no
Org. nr: NO 963 028 644 MVA

Planbehandling detaljregulering- Brauta Øst

Saksbehandler:	Anders Nordgård-Larsen	**Arkivref:**
E-post:	anders.nordgard-larsen@verdal.kommune.no	2019/2517 - /2019005
Tlf.:		

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	15.09.2020	71/20

Saksprotokoll i Utvalg for plan og samfunn - 15.09.2020 - 71/2020

BEHANDLING:
SP v/Anne Grete Valbekmo fremmet følgende tilleggsforslag:

1. *Tilføyelse til punkt 11.2:*
   Kjørevei F-SKV1 skal utvides og oppgraderes med fast dekke før bygningsarbeidet starter.
2. *Nytt punkt 11.4:*
   Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.
3. *Tilføyelse til nytt pkt. 11.4:*
   Dersom naboers eiendom blir berørt i forbindelse med bygningsarbeidet, skal evt. skade eller negativ påvirkning tilbakeføres til opprinnelig tilstand uten ubegrunnet opphold.

Det ble votert punktvis med følgende resultat:

1. Rådmannens forslag til vedtak. Vedtatt med 6 stemmer. 2 stemte mot (Anne Kolstad (SV) og Arvid Wold (MDG).
2. SP v/Anne Grete Valbekmo sitt tilleggsforslag pkt. 1. Vedtatt med 5 stemmer. 3 stemte mot (Anne Kolstad (SV), Arvid Wold (MDG) og Jorunn Dahling (AP).
3. SP v/Anne Grete Valbekmo sitt tilleggsforslag pkt. 2. Vedtatt med 6 stemmer. 2 stemte mot (Anne Kolstad (SV) og Arvid Wold (MDG).
4. SP v/Anne Grete Valbekmo sitt tilleggsforslag pkt. 3. Vedtatt med 5 stemmer. 3 stemte mot (Anne Kolstad (SV), Arvid Wold (MDG) og Jorunn Dahling (AP).

VEDTAK:

1. Planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningslovens § 12-10.

   Før saken legges ut til høring og offentlig ettersyn må planbeskrivelsen vise hvilke vurderinger som er gjort for å hensynta merknader fra naboer angående adkomtsveg, og hvilke vurderinger som er gjort for å endre bestemmelse

2. *Tilføyelse til punkt 11.2:*
   Kjørevei F-SKV1 skal utvides og oppgraderes med fast dekke før bygningsarbeidet starter.

3. *Nytt punkt 11.4:*
   Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafikksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.

4. *Tilføyelse til nytt pkt. 11.4:*
   Dersom naboers eiendom blir berørt i forbindelse med bygningsarbeidet, skal evt. skade eller negativ påvirkning tilbakeføres til opprinnelig tilstand uten ubegrunnet opphold.

Rådmannens forslag til vedtak:

Planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningslovens § 12-10.

- Før saken legges ut til høring og offentlig ettersyn må planbeskrivelsen vise hvilke vurderinger som er gjort for å hensynta merknader fra naboer angående adkomtsveg, og hvilke vurderinger som er gjort for å endre bestemmelser.

Vedlegg:

1 Planbeskrivelse 200903
2 Plankart-Brauta-A2-L_200903
3 Bestemmelser 200903
4 Situasjonsplan 11.06.2020
5 Bufferanalyse hovedvannledning
6 Notat skredfarevurdering (Sweco, 07.05.2020)
7 Solstudie
8 ROS-analyse 03.06.2020

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Bakgrunn

Arcon prosjekt AS er engasjert av Nordbohus AS som ønsker å detaljregulere del av eiendom gnr. 282 bnr.4. i Verdal Kommune. I tillegg vil gnr. 283 bnr.169, del av gnr. 283 bnr.19, gnr 283, bnr 167, del av gnr 282 bnr 186, og del av gnr 282, bnr 33 bli berørt i hovedsak for å sikre adkomst.

Planområdet ligger på Brauta i Vinne og er omtalt som «Brauta Øst» Planområdet er på 5,7 dekar.

Formålet med reguleringen er å regulere planområdet til boligbebyggelse, vei og lek/uteoppholdsareal. Det planlegges 12 boenheter på området

Planområdet
Planområdet ligger på Brauta i Vinne og er omtalt som «Brauta Øst» Planområdet er på 5,7 dekar. Gjeldende plan for omsøkte tiltak er kommunedelplan Verdal By

Formålet med reguleringen er å regulere planområdet til boligbebyggelse, vei og lek/uteoppholdsareal. Det planlegges 12 boenheter på området. Adkomst er tenkt fra Tømmermannsvegen via Veiesvingen.

Planarbeidet vil avklare nærmere om tomteutnyttelse, bebyggelsesform, friarealer, infrastruktur mv.

Planstatus
Gjeldende plan for omsøkte tiltak er kommunedelplan Verdal By. Arealet det nå søkes detaljregulering av er avsatt til fremtidig boligområde, og er benevnt som B15. Det er ingen gjeldende reguleringsplan på området i dag.

<u>Forhold til KU-Forskriften</u>
I forbindelse med oppstartsmøte ble det avklart at planforslaget ikke utløser krav til konsekvensutredning, da det stort sett skal være i samsvar med nylig vedtatt kommunedelplan.

Planforslaget
Det som er tatt inn i dette avsnittet er utdrag fra planbeskrivelsen.

Området ligger ved Vinne sør for Verdal sentrum. Øst for boligfeltet Brauta. Planområdet gjelder i all hovedsak boligområde B15 i kommunedelplanen for Verdal by. I tillegg er Veiesvingen tatt med for å sikre adkomst til boligområdet. Tilstøtende arealer er bolig i nord og vest, gårdsbruket Veie i sør og dyrket mark tilhørende gården i øst.

Topografi/landskapstrekk
Området benyttes i dag som dyrket mark hovedsakelig til produksjon av korn. Hoveddelen av planområdet ligger ikke mer enn 10 m.o.h. og kun ca 70 meter fra elvedeltaet Grønnøra sør for Verdalselvas nåværende elveleie.
Området ligger imidlertid utenfor faresonen for 200-årsflom (se ROS-analyse).

Planområdet ligger utenfor faresone for kvikkleire.

Klima, solforhold, vegetasjon, friluftliv, lek og dyreliv
Planområdet ligger i et flatt terreng. Området har gode solforhold.
Klimatisk preges området av innenlandsklima, og er utsatt til for østavind som ved ugunstige forhold bidrar til å forsterke kulden på vinteren. Klimaet for planområdet skiller seg ikke ut fra klimaet i Verdal forøvrig.

Naturmangfoldloven slår fast at enhver er pliktig til å opptre aktsomt, og unngå å skade naturmiljøet.

Verdalselva som går ca 600 meter nord for planområdet er generelt et viktig beiteområde for fugler uten at Naturbase fra Miljødirektoratet gjenspeiler arter av spesiell interesse i nærheten av planområdet. Den nærmeste naturtypen som er klassifisert som Kroksjøer, flomdammer og meandrerende elveparti er ved Grønnøra ca 700 nord-øst fra planområdet.

Planområdet brukes ikke av barn og unge i dag, etter som det i all hovedsak består av eksisterende vei og fulldyrket jordbruksarealer

Kulturminner og kulturhistoriske verdier
Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner på tomta etter Kulturminneloven §3.
Rapport fra nærmere arkeologiske undersøkelser er vedlagt planbeskrivelsen.
Dersom det oppdages kulturminner under byggearbeidet, gjelder varslingsplikten.

Veg- og trafikkforhold
Det er per i dag to mulige adkomstveier inn til planlagt boligområde. Det ene alternativet er Veiesvingen inn fra Tømmermannsvegen og det andre alternativet er Veiesvingen inn fra Jamtlandsvegen. Det er valgt og benytte Veiesvingen inn fra Tømmermannsvegen, og planområdet inkluderer følgelig den planlagte adkomsten. Veiesvingen er smal. Det er lagt inn bestemmelse i reguleringsbestemmelsene som sier at FSKVI skal utvides og oppgraderes med fast dekke, og f SKV 2-4 skal ha dekke med komprimert maskingrus. Før saken legges ut til offentlig ettersyn må det fremgå av planbeskrivelse hva som er gjort i forhold til adkomstveger.

Støy
Planområdet grenser ikke direkte til større veg- eller jernbaneanlegg. Den nærmeste godt trafikkerte veibanen er Jamtlandsvegen i sør som ligger drøye 200 m fra planområdet, og veien Kjørenget ca. 300 meter vest.

Den eneste trafikkstøyen som er aktuell er dagens lokaltrafikk inn Veiesvingen. Dette er en mindre trafikkert gate som i dag i all hovedsak medfører adkomst til Veiesvingen (2, 4, 6, 8, 10, 11 og 13).

Teknisk infrastruktur
Det ligger spillvann- og overvannsledninger midt gjennomplanområdet fra vest langs Veiesvingen i retning øst over planlagt boligområde.
NTE nett AS har strømførsel i området.

Utdrag fra Ros-analyse
Området er flatt og ved store nedbørsmengder over korte perioder vil det være behov for god drenering av overflatevann. For å unngå dette vil det være behov for å koble seg på det eksisterende overflateavløpet.

Utfordring med plass til snøopplag i Veiesvingen. Veien er smal, og en bør ta hensyn til behovet for ekstra snøopplag ved starten av innkjøring i Veiesvingen og i området i forkant av boligområdet.

Ulykke ved anleggsgjennomføring
Hovedtilførselen av drikkevann går igjennom planområdet. Skade på ledningen ved gravearbeid kan medføre midlertidig stans av vanntilførselen for eksisterende boenheter i området.

Kraftforsyning
Det er påpekt fra NTE Nett at det eksisterende strømnettet ikke er dimensjonert for den utvidelsen som planlegges. Det må etableres en ny trafostasjon for bebyggelsen innenfor planområdet om utbyggingen skal sikres tilstrekkelig kraftforsyning. Det må derfor settes av hensiktsmessig areal til formålet.

Bebyggelse
Planforslaget legger opp til variert boligbebyggelse med frittliggende eneboliger, rekkehus og ett leilighetsbygg. Alle boligbygningene kan bygges i to etasjer.
Eneboligene og rekkehusene får carport i tilknytning til boligen. Leilighetsbygget får felles garasjeanlegg.
Det settes av felles uteoppholdsareal på bakkeplan. Uteoppholdsarealet er skjermet, og får gode solfohold.

Vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold
Byggeområdet ligger på et område som i dag brukes til dyrkamark. Bruken til boligformål er avklart i kommunedelplanen for Verdal by. Den matjorda som blir berørt i anleggsgjennomføringen skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet.

Utbyggingen berører ikke utvalgte naturtyper eller naturmangfoldet i området.

Kulturhistorisk stedsanalyse/kulturminner
Opprinnelig var området preget av gårdsbruk. På 1950- tallet ble det etablert et boligområdet på Brauta. I området er det hovedsakelig frittliggende eneboliger i 1 til 2 etasjer. Gårdsanleggene ligger fortsatt der. Det er foretatt arkeologisk prøvegraving på området. Det ble ikke gjort arkeologiske funn.

Medvirkning og innspill
Oppstartmøte ble avholdt den 27.06.19. Naboer og rettighetshavere har fått brev om varsel av planoppstart. Det har kommet innspill fra naboer om belastning og kvalitet på eksisterende vegnett. Fylkesmannen har bemerket lavere utnyttelsesgrad enn hva kommunedelplan hjemler.

Vurdering:

Arealet er omdisponert til boligformål gjennom behandlingen av kommunedelplan for Verdal by. Planforslaget innebære nedbygging av dyrkamark. Dette er allerede behandlet i kommunedelplanen for Verdal by, og derfor forankret politisk. Området vurderes som velegnet til boligbebyggelse. Det ligger inntil eksisterende boligområde med allerede etablert infrastruktur og kort vei til Vinne skole langs eksisterende gang-sykkelveg.

Ved bruk av dyrket areal er det viktig at det bygges tett, slik at det blir mindre press på andre områder. Fylkesmannen anbefalte i utgangspunktet 15 boenheter.

Fylkesmannen bemerker i forhåndsuttalelse at planen hjemler et mindre antall boenheter enn 15 som kommunedelplanen krever. Det går en hovedvannledning over området. Traseen for vannledningen har vært førende for utforming av området fordi det ikke kan bygges nærmere vannledningen enn 4m. Det har derfor blitt plass til 12 boenheter på området. Dette forholdet ble ikke vurdert i konsekvensutredningen tilknyttet kommunedelplan for Verdal by, og ble således ikke lagt til grunn når antall boenheter ble fastsatt.

Det har kommet flere innspill på at kvaliteten på at eksisterende adkomstveger ikke er god nok for den økende trafikken som denne utbyggingen her medfører. Utbygger og reguleringsplanen foreslår etter innspillene en breddeutvidelse av vegen, og fast dekke i bestemmelsene, men før planen legges ut til offentlig ettersyn må det i planbeskrivelsen fremgå hvilke vurderinger som er gjort angående adkomstveg. Rådmannen mener dette er tiltak som reduserer de trafikkale ulempene med utbyggingen har på vegnettet. Det må tillegges vekt at dette er en utbygging som er hjemlet i ny overordna plan

Konklusjon:
Planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn når planbeskrivelsen viser hvilke vurderinger er gjort i forhold til adkomstveg.

Detaljregulering - Gamle Ferjeveg 9-11_sluttbehandling

Saksbehandler:	Gunhild Kvistad	**Arkivref:**
E-post:	gunhild.kvistad@verdal.kommune.no	2020/4455 - /
Tlf.:		

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	15.06.2021	59/21
Kommunestyre	21.06.2021	77/21

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Vedlagte planforslag datert 25.03.2021, med bestemmelser sist revidert 01.06.2021 vedtas iht. plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

1 1_Planbeskrivelse_25.03.2021
2 2_Plankart_25.03.2021
3 3_Reguleringsbestemmelser_01.06.2021
4 4_Uttalelse fra Statsforvalteren_innsigelse
5 5_Brev fra Statsforvalteren_imøtekommelse av innsigelse
6 6_Uttalelse fra Fylkeskommunen
7 7_Uttalelse fra SVV
8 8_Uttalelse fra Sametinget
9 9_Saksfremlegg UPS 13.04.2021

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Bakgrunn
Det planlegges boligbygg med 4 nye boenheter på eiendommen 18/64. Fra tidligere er det gitt tillatelse til bygging av tilsvarende boligbygg med 4 enheter på naboeiendommen (18/934) basert på kommunedelplanens bestemmelse 2.1 om unntak fra plankrav. Når det nå skal bygges 4 nye enheter så nært i tid på naboeiendommen vurderer kommunen utbyggingen som en etappe i et samlet utbyggingstiltak, derfor stilles nå krav om utarbeidelse av samlet reguleringsplan.

Til sammen planlegges det at planområdet vil få 8 leiligheter fordelt på to bygg i 2 etasjer med 4 leiligheter i hver.

Forslagsstiller er Staxbo Eiendom AS. PRAKSIS Arkitekter er engasjert til å utarbeide planforslaget.

- *Planområdet ligger sentralt på Ørmelen med fin utsikt til elva. Illustrasjonsplan viser mulig ny bebyggelse med rødt.*

For nærmere beskrivelse av planområdet, planstatus og planprosess frem til 1. gangs behandling vises til vedlegg 9 Saksfremlegg til utvalg plan og samfunn 13.04.2021, samt utbyggers planbeskrivelse vedlegg 1.

Offentlig høring

Planforslaget ble enstemmig vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn av utvalg plan og samfunn i møte 13.04.2021. Forslaget har vært på høring i perioden 15.04.- 29.05.2021. Det kom inn totalt 4 høringsuttalelser:

- Statsforvalteren i Trøndelag, datert 20.05.2021
- Trøndelag fylkeskommune, datert 28.05.2021
- Statens vegvesen, datert 23.04.2021
- Sametinget, datert 21.04.2021

Statsforvalteren i Trøndelag:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til planen da det ikke er sikret minimum antall boenheter gjennom krav i planbestemmelsene.
«Med hjemmel i SPR-BATP pkt. 4.3, fremmes det innsigelse til manglende sikring av minimum antall boenheter. Kravet må imøtekomme kommunedelplanens føringer.»
Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:
1. Det bør tas inn maksimumskrav til antall parkeringsplasser pr. boenhet.
2. Statsforvalteren vil ut fra hensynet til kantsona langs Verdalselva gi faglig råd om at området mellom byggegrensen i planen og plangrensen mot Verdalselva settes av som 'grønnstruktur', og at det tas inn bestemmelser om bevaring av kantsonen til dette formålet i planen.
3. For å redusere risiko og ulemper for naboene gir vi faglig råd om at det tas inn konkrete henvisninger til grenseverdiene for støy og luftkvalitet i retningslinjene T 1442/2016 og T 1520, samt at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen.

Kommentar: Krav om minimum antall boenheter er innarbeidet i reviderte bestemmelser datert 01.06.2021. Innsigelsen er imøtekommet i brev fra Statsforvalteren datert samme dag - 01.06.2021. Faglige råd er også innarbeidet i reviderte planbestemmelser.

Trøndelag fylkeskommune:
Fylkeskommunen gir faglig råd om at det må innarbeides krav om minimum 3 boenheter per daa i bestemmelsene i tråd med krav i KDP. Det forutsettes at det blir gjort avbøtende tiltak i anleggsfasen for å hindre avrenning til Verdalselva.

Kommentar: Foreslåtte endring om krav til minimum antall samsvarer med innsigelsen fra Statsforvalteren og er innarbeidet i reviderte bestemmelser. Bestemmelsene ivaretar hensynet til kantsonen mot elva. Krav til anleggsfasen vil bli fulgt opp ifb. byggesøknad.

Statens vegvesen:
Statens vegvesen er positive til innholdet i og utformingen av planforslaget. SVV foreslår en endring i planbestemmelse for å sikre at det blir tatt hensyn til myke trafikanter i anleggsperioden:
«Bestemmelse 2.1.6, om hensyn til trafikk og myke trafikanter under anleggsperioden, er lite konkret. Vi kan heller ikke se av planmaterialet hvilke krav som settes til utbygger for å ivareta dette. Med varierende erfaringer fra lignende prosjekt vil vi oppfordre plan- og bygningsmyndigheten til å avkreve utbygger eller utførende entreprenør en egen plan for dette i forkant av arbeidets utførelse.»

Kommentar: Foreslåtte endring er innarbeidet i reviderte bestemmelser.

Sametinget:
Sametinget har ingen spesielle merknader til innholdet i planen, men foreslår en endring av formuleringen av planbestemmelse om kulturminner slik at også Sametinget nevnes:
***«Kulturminner og aktsomhetsplikten.** Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, 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. Dette må videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.»*

Kommentar: Foreslåtte endring er innarbeidet i reviderte bestemmelser.

Vurdering:

Det er gjort flere endringer i reguleringsbestemmelsene etter høringen. Disse er vist med rødt i vedlegg 3. Innsigelsen fra Statsforvalteren er imøtekommet og formelt trukket i brev datert 01.06.2021. Øvrige faglige råd er også i stor grad innarbeidet i reviderte bestemmelser. Planbeskrivelse og plankart er ikke endret etter høringen.

Konklusjon
Kommunedirektøren tilrår at planforslaget vedtas.

Reguleringsplan - Detaljregulering for

GAMLE FERJEVEGEN 9-11

FORSLAG TIL DETALJREGULERING

25.03.2021

VERDAL KOMMUNE

<JpostID>
<DokumentID>

OVERSIKT PLANPROSESS

Plannavn	**DETALJREGULERING GAMLE FERJEVEG 9 OG 11**
Arkivsak ID	*<Kommunens arkiv-ID>*
Plan ID	2021001
Hensikt med planen	Formålet med planarbeidet er å regulere planområdet for en samlet utbygging av boligbebyggelse inntil 8 boenheter med tilhørende trafikk-/ og parkeringsareal samt uteoppholdsareal.
Planavgrensning	Planområdet omfatter to eiendommer med overnevnte adresse. Gnr 18/bnr 64 og gnr 18/bnr 934, Verdal kommune.
Sammendrag	I planbeskrivelsen gjøres det rede for formål og hovedinnhold i detaljreguleringen. Virkningene av detaljreguleringen beskrives og vurderes for de hensyn som lovverket generelt oppgir skal ivaretas. Beskrivelsen inneholder en vurdering av hvordan regulering av planforslaget bidrar til å oppnå relevant målsettinger.
Framdriftsplan	• Oppstart av planarbeid Avklaring med kommunen og varsel om oppstart. Februar 2021. • Utarbeidelse av planforslag. Mars 2021 • Planforslag fremmes for kommunen. Mars 2021 • Høring av planforslag. April/Mai 2021. • Egengodkjenning av plan. Mai/Juni 2021 • Vedtak av planforslag. Ultimo Juni 2021
Organisering	Arbeidet er organisert som et prosjekt initiert av oppdragsgiver Straxbo Eiendom AS. Planfaglig rådgiver er PRAKSIS arkitekter as er engasjert til å utarbeide planforslaget. Koordinering opp mot berørte varslingspliktige parter ivaretas av arkitekt.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Innledning 4
1.1 Bakgrunn 4
1.2 Formålet med planarbeidet 4
1.3 Premisser for planarbeidet 4
1.4 Planavgrensning 5
1.5 Lovgrunnlaget 5
1.6 Planer og utredninger som ligger til grunn for planen 6
2 Planprosess 6
2.1 Organisering 6
2.2 Samråd og medvirkning 6
2.3 Innkomne uttalelser 7
2.4 Utredningsbehov i planprosessen 10
3 Beskrivelse av planområdet 10
3.1 Plannavn 10
3.2 Stedet 10
3.3 Landskap 11
3.4 Arealbruk og størrelse 11
3.5 Bebyggelse 11
3.6 Kulturminner og kulturmiljø 12
3.7 Grønnstruktur 12
3.8 Sosial infrastruktur 13
3.9 Teknisk infrastruktur 13
3.10 Fareområde og forurensning 13
4 Risiko- og sårbarhetsanalyse 13
5 Vurdering av viktige problemstillinger i forhold til miljø, samfunn og sikkerhet 15
5.1 Biologisk mangfold/naturmangfold 15
5.2 Landskap 15
5.3 Landbruk 16
5.4 Handel og næringsutvikling 16
5.5 Kulturminner og kulturmiljø 16
5.6 Fareområder 16
5.7 Forurensing 18
5.8 Brann 18
5.9 Boliger, bygningsmiljø og arkitektur 19
5.10 Universell utforming 19
5.11 Teknisk infrastruktur og miljø 19
5.12 Sosial infrastruktur/nærmiljø/bomiljø 19
6 Forslagstillers oppsummering 20
Kildehenvisning 20
Vedlegg 20

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I henhold til Kommunedelplan for Verdal by (2017-2030) er det aktuelle planområdet (benevnt B1 i plankartet) regulert til boligbebyggelse med bestemmelser ihht. kapittel 2.1. Det tillates maks utbygging for leilighetsbygg på inntil 4 boenheter. Forslagsstiller ønsker å detaljregulere begge eiendommene i planområdet for utbygging med totalt 8 boenheter. Utbygging på begge eiendommene vil foregå i flere etapper mens ses på som et samlet utbyggingstiltak.

1.2 Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å regulere planområdet for en samlet utbygging av boligbebyggelse inntil 8 boenheter med tilhørende trafikk-/ og parkeringsareal samt uteoppholdsareal.

Det er på tomten gnr 18/bnr 934 oppført et boligprosjekt med 4 boenheter.
Eksisterende bygningsmasse på eiendommen gnr 18/bnr 64 skal rives og forberedes for ny tilsvarende boligutbygging.

1.3 Premisser for planarbeidet

Kommunedelplan for Verdal by med sine bestemmelser setter premisser for planarbeidet. Planen legger opp til fortetting innenfor regulert bestemmelser. Virkningene av detaljreguleringen som utløser plankrav skal vurderes for de hensyn som lovverket generelt oppgir skal ivaretas.

Planarbeidet er vurdert til ikke å utløse krav om konsekvensutredning.
ROS-analyse fremgår i planarbeidet.

1.4 **Planavgrensning**

Planområdet er vist på vedlagte kartutsnitt:

Planområdet omfatter to eiendommer med adresse Gamle Ferjevegen 9 og 11, Verdal. Gnr 18/bnr 64 og gnr 18/bnr 934, Verdal kommune.

Planområdet er ca 2,6 daa, sentrumsnært og grenser mot Verdalselva i øst. Øvrige tilgrensende områder er i all hovedsak boligområde.

1.5 **Lovgrunnlaget**

Planforslaget forholder seg til følgende rikspolitiske / statlige retningslinjer og bestemmelser:

- Strandsone langs sjøen med forskrift FOR-2011-03-25-335
- Vernede vassdrag med forskrift FOR-1994-11-10-1001
- Barn og planlegging, forskrift FOR-1995-09-20-4146
- Klima og energiplanlegging og klimatilpasning, forskrift FOR-2018-09-28-1469
- Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag, vedtatt 25.04.2013
- Bestemmelser og retningslinjer i kommunedelplanens arealdel
- Bestemmelser og retningslinjer i kommunedelplanen for Verdal By 2017-2030

1.6 **Planer og utredninger som ligger til grunn for planen**

I gjeldende Kommunedelplan for Verdal by 2017-2030, vedtatt av 22.05.2019 med bestemmelser er området regulert til Boligbebyggelse, B1.

I utarbeidelse av reguleringsplanen hensyntar regulerte forhold i kommunedelplanens bestemmelser.

2 **Planprosess**

2.1 **Organisering**

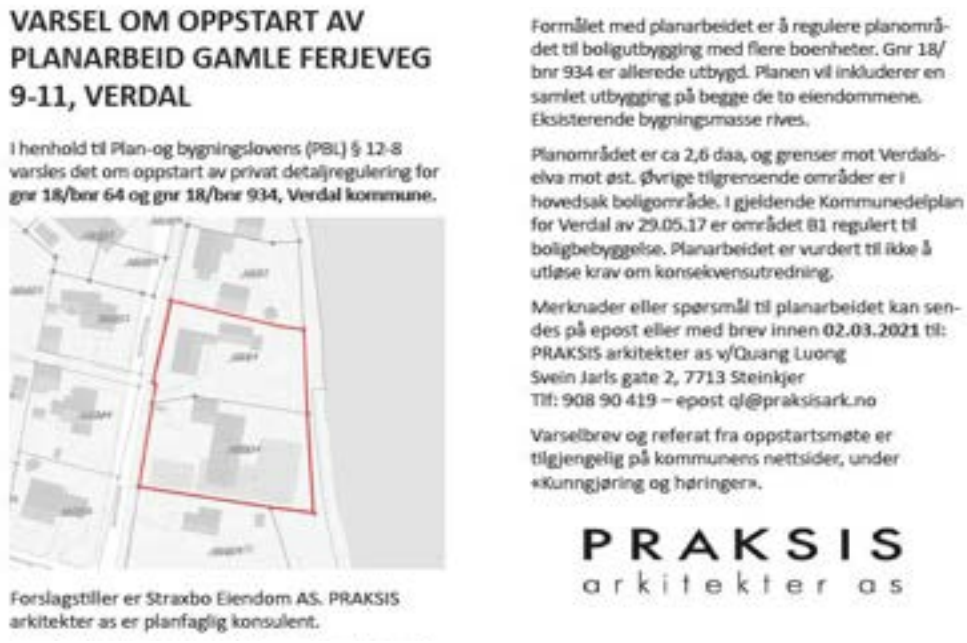
Planarbeidet er initiert av Straxbo Eiendom AS ifbm ønsket omsøkt byggeprosjekt. Planfaglig rådgiver er PRAKSIS arkitekter as er engasjert til å utarbeide planforslaget.

Koordinering opp mot berørte varslingspliktige parter ivaretas av arkitekt.

2.2 **Samråd og medvirkning**

Det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen 22.01.21 der forslagstiller, kommunens planavdeling, byggesaksavdeling og teknisk avdeling var representert – jfr. Referat fra oppstartsmøte.

Gjennomgang med Verdal kommune rundt forhold knyttet til planinitiativet og alle tema som bør med planbeskrivelsen. Varsling om oppstart planarbeid ble sendt til myndigheter, naboer og øvrige parter med interesse i planområdet som e-post eller brev.
Igangsatt planarbeid for området ble kunngjort i Innherred og kommunens hjemmeside 02.02.21.



VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID GAMLE FERJEVEG 9-11, VERDAL

I henhold til Plan-og bygningslovens (PBL) § 12-8 varsles det om oppstart av privat detaljregulering for **gnr 18/bnr 64 og gnr 18/bnr 934, Verdal kommune.**

Forslagstiller er Straxbo Eiendom AS. PRAKSIS arkitekter as er planfaglig konsulent.

Formålet med planarbeidet er å regulere planområdet til boligutbygging med flere boenheter. Gnr 18/bnr 934 er allerede utbygd. Planen vil inkluderer en samlet utbygging på begge de to eiendommene. Eksisterende bygningsmasse rives.

Planområdet er ca 2,6 daa, og grenser mot Verdalselva mot øst. Øvrige tilgrensende områder er i hovedsak boligområde. I gjeldende Kommunedelplan for Verdal av 29.05.17 er området 81 regulert til boligbebyggelse. Planarbeidet er vurdert til ikke å utløse krav om konsekvensutredning.

Merknader eller spørsmål til planarbeidet kan sendes på epost eller med brev innen **02.03.2021** til:
PRAKSIS arkitekter as v/Quang Luong
Swein Jarls gate 2, 7713 Steinkjer
Tlf: 908 90 419 – epost ql@praksisark.no

Varselbrev og referat fra oppstartsmøte er tilgjengelig på kommunens nettsider, under «Kunngjøring og høringer».

PRAKSIS arkitekter as

Frist for innspill ble satt til 02.03.2021. Det kom 3 uttalelser til oppstartsvarslet.
Oppsummering av disse kommentarer følger under.

2.3 Innkomne uttalelser

Det har i planleggingsfasen kommet inn 3 forhåndsuttalelser. Utdrag fra disse følger under:

Uttalelse fra Trøndelag Fylkeskommune

<u>Uteoppholdsarealer med god kvalitet</u>
Det er positivt at det fortettes i et såpass sentrumsnært område. Planområdet ligger nært Ørmelen skole med idrettsanlegg. Det må likevel prioriteres uteoppholdsarealer med god kvalitet og at det tilrettelegges for lek for mindre barn. Planområdet går ned mot Verdalselva. Det må ikke planlegges slik at nye bygg sperrer for ferdsel langs elva.

Vi minner om at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

<u>Vannforvaltning</u>
Verdal kommune kommune er en del av Inn -Trøndelag vannområde i vannregion Trøndelag. Som vannregionmyndighet er fylkeskommunen opptatt av å sikre at alt arbeid om berører vann skal ivareta hensynet til opprettholdelse eller forbedring av vannforekomstene. Når planforslaget blir sendt på høring må det dokumentere at tiltaket er vurdert i henhold til Regional vannforvaltningsplan for vannregion Trøndelag 2016-2021 og vannforskriften §12.

Kulturminner eldre tid
Fylkeskommunens vurdering er at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og vi har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget.

Vi foreslår at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:
Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks. gjenstander, bein, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.

Uttalelse fra Statsforvalteren i Trøndelag

Landbruk
Planområdet er sentrumsnært, og en fortetting her vurderes i utgangspunktet som positivt. Det vil på sikt bl.a. bidra til å redusere presset på jordbruksarealene rundt sentrum. For å sikre en arealutnyttelse i henhold til intensjonene, er vi opptatt av at det tas inn minimumskrav til antall boenheter i reguleringsbestemmelsene. Vi henstiller for øvrig til at det søkes arealeffektive parkeringsløsninger.

Klima og miljø
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)
Planområdet ligger i nærhet til sentrumsfunksjoner og andre boligområder. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) skal legges til grunn for planleggingen. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges det særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Dette medfører krav om minimum antall boliger pr dekar, samt effektive parkeringsløsninger der det settes maksimumskrav for parkeringsplasser pr boenhet. Det bør legges til rette for lading av elbil i tilknytning til boliger, jfr. nasjonalt mål om at alle biler som selges i 2025 skal være fossilfrie. Planleggingen skal videre bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Det må settes av tilstrekkelig areal for sykkelparkering, inkludert plass til sykkelvogner og transportsykler.

Naturmangfold, vannmiljø
Planforslaget må ta hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området, bl.a. biologisk mangfold, landskap og friluftsliv. Planen må vurderes etter prinsippene i §§ 8- 12 i naturmangfoldloven (nml.) av 2009 og holdes opp mot forvaltningsmålene i §§ 4 og 5 i nml. Da tiltakene vil kunne medføre en del terrenginngrep med oppgraving og forflytting av masser, må dette inkludere en vurdering av fare for spredning av fremmede arter.
Planområdet grenser mot Verdalselva. Verdalselva er anadromt (lakse- og sjøørretførende) og vedtatt som nasjonalt laksevassdrag. Elva er også et varig verna vassdrag, og forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag skal legges til grunn ved planlegging etter PBL. Videre minner vi om vannressurslovens § 11, som stiller krav om at det langs bredden av vassdrag skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Vi viser til byggegrense og avsatt område som grønnstruktur i kommunedelplan for Verdal by, og forutsetter at ny bebyggelse ivaretar dette. Det bør også legges inn bestemmelser som sikrer mot forurensning og avrenning til elva under anleggsfasen

Støy, luftforurensning
I den grad tiltakene vil medføre endring med hensyn til støy og utslipp til luft, skal retningslinjene for støy T-1442 med tilhørende veileder (M-128) samt retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn for planforslaget. Dette gjelder også anleggsperioden

Overvann
Planen må inneha en vurdering av hvordan overvann skal håndteres. Overvannshåndteringen må gjerne sees i sammenheng med bevaring av vassdrag, kantvegetasjon og grønne flater i området. Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnettet. Fortetting, flere harde flater og manglende drenering medfører økt overvannsbelastning på ledningsanlegg og vassdrag. God

overvannshåndtering er viktig for å sikre robuste anlegg som kan håndtere forventede klimaendringer som økt nedbørintensitet og –mengde, samt for å bidra til redusert avrenning og forurensning til sjø og vassdrag.

Helse og omsorg og Barn og unge

Universell utforming og best mulig tilgjengelighet for ulike grupper fremtidige beboere bør vektlegges, også ved utforming av adkomst og uteoppholdsområde. Bestemmelsene bør sikre dette. Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven og skal ivaretas i planleggingen og i det enkelte byggetiltak. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør framgå av dokumentene.

Økningen i antall boenheter gir grunn til å vurdere trafikksikkerhet, solforhold på planområdet og hvordan ny bebyggelse vil påvirke solforhold og utsikt for naboer. Det kan særlig være grunn til å vurdere om, og i tilfelle hvordan, ferdsel langs og tilgang til Verdalselva påvirkes. Det er ikke i utgangspunktet grunn til å tro at planområdet er berørt av støy og dårlig luftkvalitet, men dette må vurderes og beskrives når planen kommer på høring. Eventuelle avbøtende tiltak for å sikre folkehelserelevante tema må sikres juridisk i planen i bestemmelsene og/eller plankartet. Spesielt kan det være behov for å stille krav til bygge- og anleggsfasen, slik at naboene ikke utsettes for plagsom støy eller risiko for trafikkulykker.

Samfunnssikkerhet
Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen.

Videre er det satt opp en rekke minimumskrav som skal beskrives i en ROS-analyse.

Uttalelse fra Statens Vegvesen

Planområdet ligger skjermet, men samtidig sentralt i forhold til sentreumsfunksjoner som skole, daglivareforretning mn. Forutsetningene for fortetting med kvalitet ligger således til rette, gitt at utforming av boligbegyggelse og tilhørende nærområder gjøres med omtanke. Terrenget er flatt og vegnettet øst for Ørmelen er sterkt regulert for å skille gjennomgangs-trafikk og atkomst til de enkelte boligområdene. Kv. Gamle Ferjeveg fungerer som både samle- og atkomstveg til boligene i øst for Ørmelen, men har gjennomgående fortau og fartsgrensesone på 30 km/t. Vegens omgivelser innbyr dessuten til et moderat fartsnivå.

Statens vegvesen vil ved mottak av et kommende planforslag ha følgende forventninger:
- *Det planlegges med en felles avkjørsel til planområdet, og denne er utformet i tråd med kravene i vegnormalen (håndbok N100).*
- *Siktkravene i forbindelse med avkjørsel er sørlig viktig med tanke på at avkjørselen vil krysse eksisterende fortau.*
- *Krav til parkeringskapasitet for bil og sykkel forventes å være i tråd med kommunedelplanens bestemmelser.*
- *Planforslaget mp inneholde beskrivelse av vurderinger og tiltak for særskilt sikring av myke trafikanters ferdsel i anleggsperiode.*

Planforslaget har etter beste evne etterstrebet disse punktene i uttalelsene fra offentlige myndigheter.

2.4 **Utredningsbehov i planprosessen**

Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven gir bestemmelser for hvilke planarbeid som utløser krav om konsekvensutredning. Planarbeidet er vurdert til ikke å omfattes av krav om konsekvensutredning.

Alle reguleringsplaner skal vurderes i henhold til naturmangfoldlovens kap II og kulturminnelovens § 9, og i tillegg skal det utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse. Det vil si at om det i kommuneplanens konsekvensanalyse fremgår at det ikke er kjente konsekvenser knyttet til for eksempel biologisk mangfold, kulturminner eller tema i ROS-analysen, skal det likevel utredes også i en reguleringsplan.

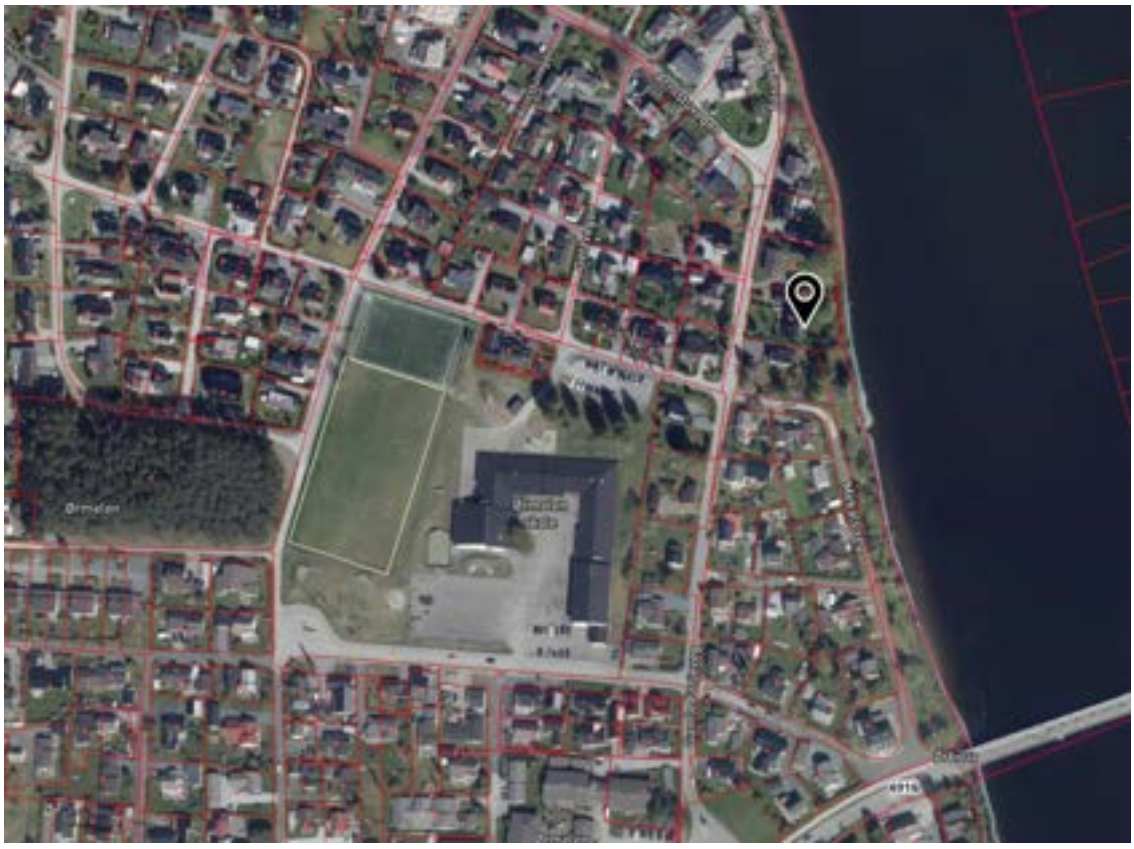
3 **Beskrivelse av planområdet**

3.1 **Plannavn**

Navnet på planforslaget er Reguleringsplan for ”Gamle Ferjeveg 9-11 ”

3.2 **Stedet**

Området ligger i et boligområdet rundt Ørmelen i Verdal. Øst for Ørmelen skole, med Verdalselva som landskapsmessig avgrensning mot øst og i kort gangavstand til Verdal sentrum.. Området er i dag bebygd med boligbebyggelse. Vest for planområdet ligger Ørmælen skole og et større friområde. Med sin sentrumsnære plassering og nærhet til skole og sentrumsfunksjoner ansees området som attraktivt for boligbebyggelse.



3.3 **Landskap**

Planområdet ligger i et flatt boligområde med Verdalselven som landskapsmessig avgrensning mot øst. Det går et drag med friområdet mellom boligeiendommene i området og Verdalselva.

3.4 **Arealbruk og størrelse**

Planområdet er i dag brukt til boligformål – regulert under kommunedelplanen for Verdal By. Planområdets størrelse er på ca. 2,6 daa.

Planområdet ligger innenfor 100m strandsonen og vil i utgangspunktet måtte forholde seg til PBL §1-8. Kommundelplanen for Verdal regulerer for bygging innenfor strandsonen. Byggegrense mot Verdalselven er angitt i Kommunedelplanens arealdel.

I kommunedelplanen er det satt krav til minimum 50 m2 uteoppholdsareal pr. bolig

Generell utnyttelsesgrad for boligområder i kommundelplanen er regulert til maks 45% BYA for inntil 4 boenheter.

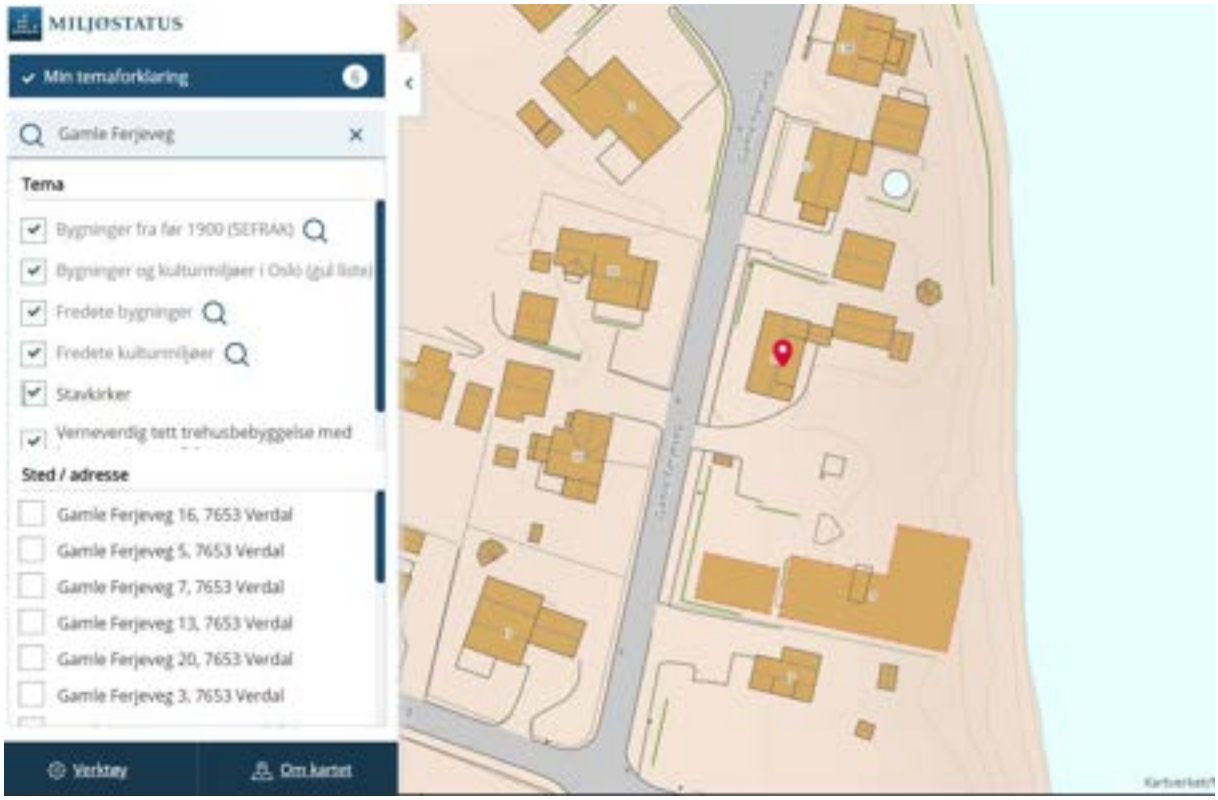
3.5 **Bebyggelse**

Småhusbebyggelse med opptil to etasjer med saltaksform. Eneboliger på egen tomt. Variert alder på bebyggelsen og bygningstypisk kjennetegnes bebyggelsen som småskala trehjusbebyggelse. Gamle Ferjeveg har gateløp med dobbelt kjørefelt og gangfelt på en side.

Det to boligbygg innenfor planområdet. Et nyoppført boligbygg (med 4 boenheter) og et eldre boligbygg med garasjeanlegg som forutsettes rives.

3.6 **Kulturminner og kulturmiljø**

Planområdet er sjekket opp i mot Riksantikvarens registreringer og vi er ikke kjent med at det er funnet kulturminner i de arealene som omfattes av reguleringsplanen.



Kartutsnitt Miljøstatus – ingen registreringer kulturminner. (Kilde: https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/)

3.7 **Grønnstruktur**

Området karakteriseres som frodig grønt boligområde med etablerte hager og vegetasjon innenfor eiendommene. Langs Verdalselven går det et smalt grøntdrag med friområde tilgjengelig for allmennheten. Ørmelen skole med sitt grøntareal ligger ca 150 m unna i vest.

Det er regulert inn i Kommundelplanen et grøntområdet vest for planområdet som er felles for boligeiendommene i nabolaget.

Nærhet til vassdrag gjør at det må hensynta fri ferdsel og sikre friområde / grønnstruktur imot Verdalselva. Slik planområdet er regulert i kommundelplanen er dette ivaretatt.

3.8 **Sosial infrastruktur**

Ørmelen skole ligger i umiddelbar nærhet til planområdet. Det ligger to barnehager i sør, relativt kort avstand fra området. Med sin sentrumsnære plassering finnes øvrig sosial infrastruktur som kulturareana, eldresenter, forsamlingslokaler m.m innenfor relativt kort avtand.

3.9 **Teknisk infrastruktur**

Atkomst til området blir fra eksisterende kommunal veg, Gamle Ferjeveg. Dette er en boliggate med fartsgrense på 30 km/t. Det er ikke kollektiv transportrute gjennom/i nærheten av planområdet. Kollektiv transport i umiddelbar nærhet følger dagens tilbud for Verdal sentrum (buss/tog).

Tiltak i planområdet vil bli tilknyttet det bestående kommunale VA-ledningsnett i området.

3.10 **Fareområde og forurensning**

Hele Verdals sentrumsområder består av elveavsetninger, planområdet er intet unntak. Planområdets beliggenhet ved Verdalselva kan gi utfordringer i forhold til flomfaren fra elva. Øvrig hensyn med tanke på grunnforhold, flom, ras og høyspenn finnes det ikke registreringer i området som krever videre utredning.

Området befinner seg i et støymessig skjermet og rolig boligområde.

4 **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Risiko- og sårbarhetsvurderingene er gjennomført med utgangspunkt i Direktoratet for sivil beredskaps retningslinjer for gjennomføring av slike analyser og er tilpasset dette plannivået og planarbeidets innhold. Hensikten med analysen har vært å synliggjøre og forebygge mulige uønskede hendelser. Uønskede hendelser kan være fare for mennesker, miljø og økonomiske verdier og trusler mot samfunnsviktige funksjoner.

Innenfor planområdet skal det bygges boliger med tilhørende parkeringsanlegg. Vi har vurdert de farer som kan være reelle for planområdet og planforslagets arealbruk.

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse tilpasset plannivået. Det betyr at en har forsøkt å fremheve de risiko- og sårbarhetsforhold som gjør seg gjeldende innenfor planområdet, og som må tas hensyn til i planbeskrivelsen. En del påviste forhold ivaretas også ved at en tar inn generelle bestemmelser som sikrer mot visse former for risiko, f.eks. minste tillatte gulvhøyde i område som er utsatt for en 200-årsflom.

Plan- og bygningslovens krav om ROS-analyse i alle planer for utbygging sikrer også at det blir gjennomført vurderinger på detaljplannivå – hvor det evt. vil være relevant å sette opp risikomatriser med sannsynlighetsberegninger. Fremgangsmåten her har vært å identifisere ulike moment via en sjekkliste først, for deretter å se nærmere på de ulike temaene som ble identifisert gjennom en nærmere beskrivelse, evt. inkludert forslag til bestemmelser og avmerkinger i plankart.

Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarhet i saker etter plan- og bygningsloven:

Emne		Er det risiko innenfor planområdet knyttet til følgende forhold?	Nei	Ja
1. Naturgitte forhold	a	Er området utsett for snø-, jord-, steinskred eller større fjellskred, evt. sekundærvirkninger?	X	
	b	Er det potensiale for ustabile grunnforhold og fare for utgliding innenfor planområdet?	X	
	c	Er planområdet flomutsatt, helt eller delvis?		X
	d	Vil skogbrann innenfor planområdet medføre fare for liv/boliger/ andre materielle verdier?	X	
	e	Er planområdet, helt eller delvis, sårbart for ekstremvær/stormflo inkludert en evt. Havnivåstigning som følge av klimaendringer?		X
	f	Er planområdet spesielt utsatt for radon?	X	
	g	Er det i planområdet spesielle utfordringer med overvann?	X	
2. Omgivelser	a	Er det regulerte vannmagasin med spesiell fare for usikker is i nærheten?	X	
	b	Er det terrengformasjoner i planområdet som utgjør en spesiell fare (stup etc.)?	X	
	c	Vil tiltak (utbygging) i planområdet kunne føre til oversvømmelse i lavereliggende områder?	X	
3. Virksomhetsrisiko	a	Er det bedrifter underlagt bestemmelsene i storulykkeforskriften i planområdet?	X	
	b	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser i nærliggende virksomheter (industribedrifter etc.), utgjøre en risiko?	X	
4. Brann/ulykkesberedskap	a	Har området tilstrekkelig slukkevannforsyning (mengde og trykk)?		X
	b	Har hele planområdet gode nok/tilstrekkelige tilkomstruter for utrykningskjøretøy?		X
5. Infrastruktur	a	Er det spesielle ulykkespunkt på transportnettet i planområdet?	X	
	b	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjøre en risiko for området?	X	
	c	Er det transport av farlig gods til/gjennom området?	X	
6. Kraftforsyning	a	Er det i planområdet høyspentlinjer som kan avgi elektromagnetisk stråling?	X	
	b	Er det spesiell klatrefare i høyspentmaster?	X	
	c	Vil tiltak i planen endre (styrke/svekke) forsyningssikkerheten i området?	X	
7. Vann-forsyning	a	Er det tilstrekkelig vannforsyning i området?	X	
	b	Kan planforslaget dette utgjøre en risiko for vannforsyninga via påvirkning av nedslagsfeltet for drikkevann?	X	

8. Sårbare objekt	a	Medfører bortfall av følgende tjenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet? - teletjenester? - vannforsyning? - renovasjon/spillvatn?	X	
	b	Er det spesielle brannobjekt i området?	X	
	c	Er det omsorgs- eller oppvekstinstitusjoner i planområdet?	X	
9. Er planområdet påvirket fra tidligere bruk	a	Gruver: åpne sjakter, steintippr. etc.?	X	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådspr.ringer etc.?	X	
	c	Industrivirksomhet som eks. avfallsdeponering?	X	
	d	Anna (spesifiser)?	X	
10. Ulovlig virksomhet	a	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i planområdet?	X	

5 Vurdering av viktige problemstillinger i forhold til miljø, samfunn og sikkerhet

Med bakgrunn i krav om ROS-analyse i reguleringsplan og matrisen visst i overnevnte kapittel har Praksis arkitekter vurdert følgende tematiske forhold for planområdet. Forhold som må hensyntas skal defineres som rammer i reguleringsbestemmelser tilhørende reguleringsplanen.

5.1 Biologisk mangfold/naturmangfold

Verdalselva er et svært viktig område for biologisk mangfold.

Det er gjort en avsjekk opp mot Verdal kommunes temasider og ikke funnet spesielle forhold innenfor / i nærheten av planområdet.
(https://www.verdal.kommune.no/Tjenester-a-a/Natur-og-miljo/Naturforvaltning/Biologisk-mangfold/)

Tiltaket vil ikke virke negativt i forhold til naturmangfold. Det anses som lite sannsynlig planendring vil påvirke dagens naturmangfold tilknyttet landskap-/ og elverommet.

Det vil i byggesøknad settes krav til generell aktsomhet ved utbygging.

5.2 Landskap

En høyere grad av utnytting vil kunne påvirke det «urbane» landskapet med en tettere boligbebyggelse. Krav til uteoppholdsareal må likevel oppfylles. Tettere utnyttelse vil kunne redusere press på andre arealer i og omkring sentrumsområdene.

Planforslaget med ønsket utbygging vurderes som akseptabelt med tanke på virkninger som beskrevet ovenfor. Landskapets karakter bevares og vil ikke ha noen vesentlig påvirkning av tiltenkt planendring.

5.3 **Landbruk**

Ikke relevant.

5.4 **Handel og næringsutvikling**

Ikke relevant.

5.5 **Kulturminner og kulturmiljø**

Viser til bekrivelse i pkt. 3.6. Det finnes ikke registrerte kulturminner som må hensyntas i planområdet. Det medtas i reguleringsbestemmelsene hensynplikt ved oppdagelse av kulturminne ved byggeprosjekt.

5.6 **Fareområder**

Planområdets beliggenhet ved Verdalselva kan gi utfordringer i forhold til flomfaren fra elva.

NVE gjennomførte i 2002 en flomberegning for Verdalselva. I etterkant av denne flomberegningen ble det utarbeidet egne flomsonekart for de sentrale delene av Verdalselva herunder Verdal sentrum. Disse flomsonekartene viser beregnet vannstand ved 10, 100, 200 og 500-årsflommer. Flomsonekartleggingen er et godt hjelpemiddel for arealdisponeringen i de flomutsatte områdene langs elva.

VANNSTAND VED TVERRPROFIL

Verdalselva

Profilnr	10 år	20 år	50 år	100 år	200 år	500 år
0	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8
1	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8
2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.8
3	2.3	2.4	2.5	2.6	2.7	2.9
4	2.4	2.5	2.7	2.8	3.0	3.2
5	2.5	2.6	2.8	2.9	3.0	3.2
6	2.6	2.7	3.0	3.1	3.3	3.5
7	2.7	2.9	3.2	3.4	3.6	3.9
8	2.9	3.2	3.4	3.7	3.9	4.2

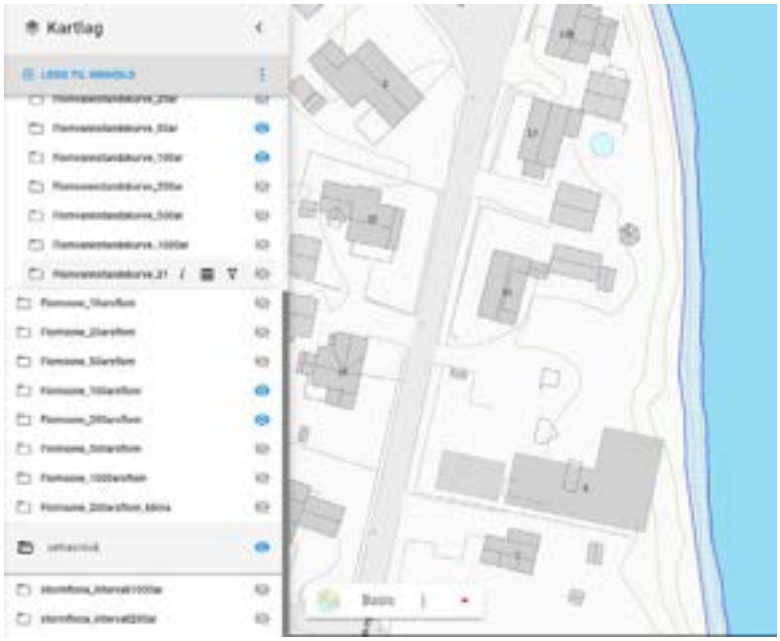
Kartutsnitt som viser aktsomhetsområdet for flom og vannstandsprofiler. (Kilde: www.temakart.nve.no)

Tabellen over viser beregnet vannstand ved ulike profiler ned langs Verdalselva. Vårt planområde ligger mellom profil nr. 2-3. Det vil si at en 200 års flom er beregnet til å nå opp til 3 m.o.h. i dette området.

Området går klar av registrert 200-års flomgrenser men ligger allikevel innenfor aktsomhetsområdet med tanke flom. Det bør kun bygges fra terrengnivå og oppover for å unngå flomproblematikk.

For å sikre byggetiltak mot en 200-årsflom, slik TEK17 angir er det i reguleringsbestemmelsene til planen stilt krav til at gulv første etasje ikke skal ligge under

3,5 m.o.h. Det tillates ikke at det bygges kjeller. Nivåplassering av nytt bygg vil naturlig tilpasse seg terrengets beskaffenhet med overnevnte krav.



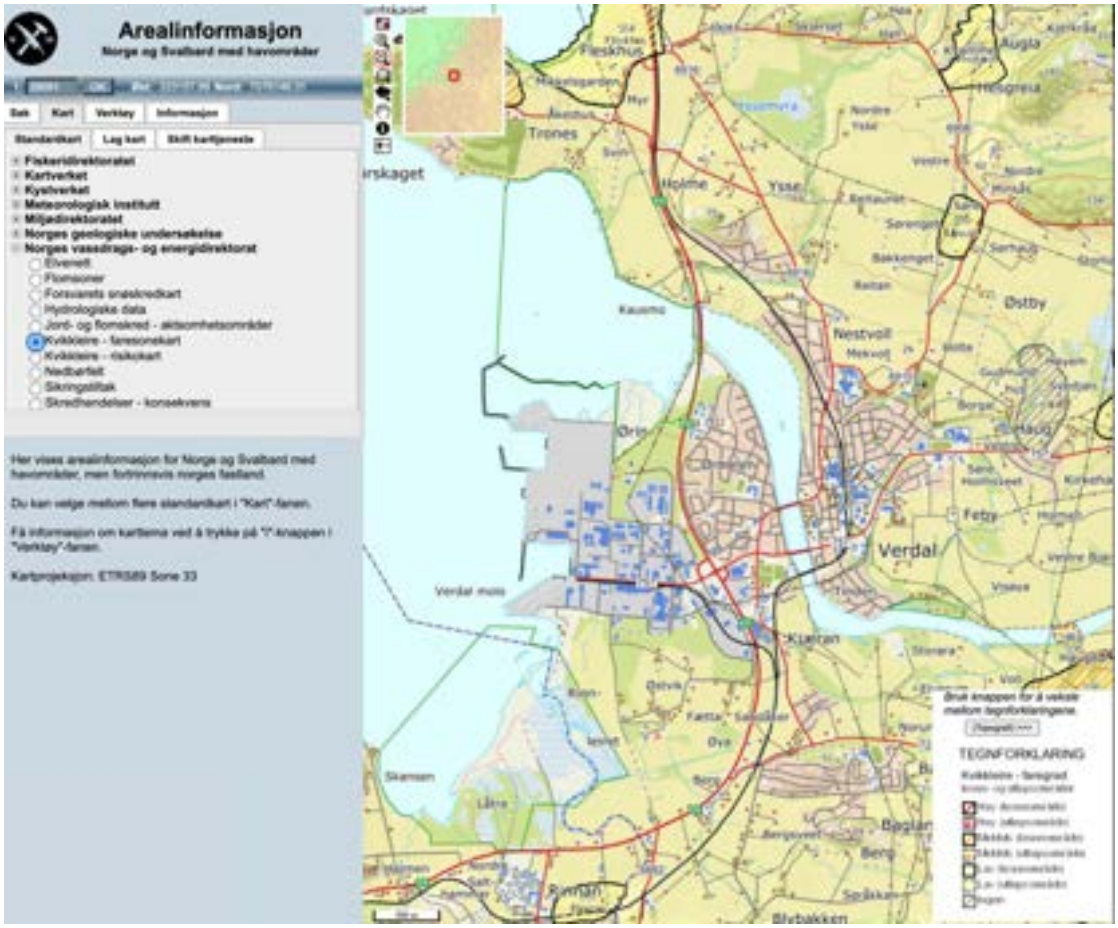
Kartutsnitt som viser 200-års flomgrense i det aktuelle området. (Kilde: www.temakart.nve.no)

Ifølge løsmassekart utarbeidet av NGU, jf. Figur 2, består det øvre jordlaget i området av elvetransporterte masser. Slike masser består oftest av sand og grus. Under det øvre, elveavsatte løsmasselaget må det antas at massene i hovedsak består av silt og leire til stor dybde. Etter det forslagsstiller er kjent med er det ikke utført grunnundersøkelser i eller i nærheten av det aktuelle området. Det vil si at kunnskapen om grunnforholdene er begrenset, men det antas at løsmassene blir mer finkornige med dybden, og at det er stor dybde til berg eller meget fast grunn.

Kartutsnitt som viser løsmasse sammensetningen i det aktuelle området. (Kilde: www.geo.ngu.no/kart)

Det er ikke påvist, eller antatt å være, kvikkleire i eller i nærheten av planområdet. Dette, sammen med topografien, gjør at området ikke har skredfare.

Området ligger på trygge grunnforhold og ingen registrerte kvikkleirefunn.



Kartutsnitt som viser faresone for kvikkleire i Verdal. (Kilde: www.geo.ngu.no/kart)

Ingen spesielle radon hensyn utover det som skal ivaretas i PBL. For øvrig vises til pkt. 3.10 over.

5.7 **Forurensing**

Viser til bekrivelse i pkt. 3.10. Det finnes ikke registrerte forhold knyttet til forurensning som må hensyntas i planområdet.

Med tanke på støy ligger planområdet ikke i nærhet av trafikkbelastede veger. Det ansees derfor ikke nødvendig med detaljerte støyutredninger for den detaljreguleringen.

Det er etter vår vurdering ingen støyproblemer knyttet til dette planområdet.

5.8 **Brann**

Det forutsettes at nødvendige brannkrav imøtekommes ved søknad om byggetillatelse. Området anses som lite utsatt for skog- gress eller andre naturbaserte brannfarer.

5.9 **Boliger, bygningsmiljø og arkitektur**

En fortetting med økt antall boenheter og høyere utnyttelse i området krever at ny bebyggelsen tilpasser seg godt til eksisterende bebyggelse. Den bør ha tilsvarende bygningsform, volum og plasseres slik at gaterom, siktlinjer og uteoppholdsarealer ivaretas på best mulig måte sett i sammenheng med dagens strukturer i området. Rammebetingelser i til reguleringsplanen skal ivareta dette.

5.10 **Universell utforming**

Under utformingen av bebyggelsen og uteområdene, er det tatt hensyn til at de skal kunne brukes av alle mennesker, på en likestilt måte og uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler. Det skal planlegges med løfteinnredning til boenheter i andre etasje av boligbygget slik at personer med funksjonsnedsettelser skal kunne benytte boligene i andre etasje. Uteområdet skal også utformes med hensyn til universell utforming.

5.11 **Teknisk infrastruktur og miljø**

Reguleringen medfører ikke endring i dagens tekniske infrastruktur i området. Nytt tiltak tilknyttes til allerede etablerte infrastruktur (vann, avløp, strøm og tele) i området. Kapasitet er avklart tilstrekkelig med kommunen.

Utsnitt fra kommunens VA-kart.

Det fremgår av kommunens VA-kart at det går en spillvannsledning som kan være innenfor eiendomsgrensen / planområdet i nordøst. Det er noe usikker om nøyaktigheten på kartunderlaget og om dette er utført ihht. tegning.

I en byggesøknad må tiltakshaver gjøre de nødvendige avklaringer oppimot kommunen med tanke på avstandskrav til ledning.

For planområdet er det aktuelt å samordne felles avfallsløsning ihht. renovasjonsetatens retningslinjer. Det fremgår av illustrasjonplan til planbeskrivelsen.

5.12 **Sosial infrastruktur/nærmiljø/bomiljø**

Planområdet er regulert i kommunedelplanen til bolig og benyttes ikke som lekeareal for barn i dag. Reguleringen medfører ikke tap av eksisterende lekeområder for barn og unge. Det er også kort veg til tilrettelagte lekeområder og grøntareal i nabolaget (Vel foreningen), ved Ørmelen skole og andre parker i sentrum.

Med barneskolen i nærheten gir det i fine friluftsområder i nærområdet. Fortetting i planområdet vil kunne gi økt bolyst og kvaliteter til nærområdet. Området er svært attraktiv med tanke på plassering med nærhet til elverommet, skole og barnehage og sentrum med sine sosiale tilbud.

6 Forslagstillers oppsummering

Planforslaget legger opp til en reguleringsplan med boligbebyggelse i høy tetthet. Dette er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fortetting i sentrumsnære områder og nært kollektivknutepunkter har lenge vært langt oppe på den nasjonale planfaglige agenda.

Forslaget er i tråd med gjeldende kommuneplan, der området er avsatt til boliger.

Det vil bli en høyere utnyttelse med boligbebyggelse i to etasjer og flere boenheter. Forslaget er med på å fortette Verdal sentrumsområde og med en utbygging som skal tilpasse seg dagens småhusbebyggelse og ivareta de eksisterende kvaliteter som et sentrumsnært boligmiljø gir.

Kildehenvisning

Miljødirektoratet - *https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/*
NVE karttjeneste - *https://www.nve.no/karttjenester/*
NGU karttjeneste - *https://geo.ngu.no/*

Vedlegg

Referat fra oppstartsmøte plansak
Annonse varsel om oppstart planarbeid
Uttalelse fra Statens Vegvesen
Uttalelse fra Trøndelag Fylkeskommune
Uttalelse fra Statsforvalteren i Trøndelag
Forslag til reguleringsplan
Forslag til reguleringsbestemmelser
Illustrasjonsplan Gamle Ferjeveg 9-11

qbdkcl ohi^ofkd

m_i=≈=HKKobdribofkdpmi^k

^ob^icl oj %i=Em_i=≈=NOJRPW

_b_vddbipb=d=^kibdd=Em_i=≈=NOJR=ko=NF

_çäÖÄÉÄóÖÖÉæÉ=ENNNMF

do¯kkpqorhqro=Em_i=≈=NOJR=ko=PF

cêáçã êžÇÉ=EPMOMF

ebkpvkppl kbo=Em_i=≈=NNJU~=gck=NOJSF
pfhofkdpJl=pq¯vJ=d=c^obpl kbo

cêâèâí=ENOMF

ÑŽ=ÑÉäÉë=ñçêã žä

gr ofafphb=qbhpqbol=fkgbJ=d=mrkhqpvj _l iboW
=EgckKobdribofkdp_bpqbj j bipbkbF

mä=åÉåë=ÄÉÖÉåëåäÖ=Eoédëlåë=F

cçêã žäÖÉåëÉ=Eoécçêã žädëlåë=F

_óÖÖÉÖÉåëÉ=ENONNF

^îâåëlÉäë=ENOOOF

oÉÖlëÉã=ëÉåíÉêäëÉ=ÉÖ=ENOONF

_ÉÄóÖÖÉæÉ=ëçã =ñçê íëÉííÉë=ÑÉêåÉí

mä=åä=Öl=ÄÉÄóÖÖÉæÉl=ëÉíåäëÖëÖåÉåÇÉ=ENONPF

k
s -
p

ã ÉíÉê

M NM OM PM QM RM

=oÉl ãëàçå	a~íç	p~âëåëK	páÖå~íì ê

oÉÖlëäÖëéä=åEÇÉí~ãëÉÖlëäÖ=ñçê

d^j ib=cbogbsbd=VJNN

dåëlÄåëâAA=NULVPO=çÖ=NULSQ

j žÉëíçââW	NMRMM
h~ëíÄä=ÇW	
cçêëä=Öëíäëë=ÉêW	mo^hpfp
a~íçW	a~íç=çéëëK
	ORKMPKOMON

p~âëÄÉÜ~åÇëäÖ=áÑläÖÉ=éä=åJçÖ=ÄóÖåëäÖëäç~îÉå	a~íç	p~âëåëK	páÖå~íì ê
hì ååÖìlêëäÖ=~î=çéëëí~ëî=~î=êÄÉåÇÉí	MOKVOKOMON		nK=ì çåÖ
NKÖ~åÖë=ÄÉÜ~åÇëäÖ=áÇÉí=Ñ=ëíÉ=ì íî ~äÖÉí=ÑçêéëëäëäÉê	NPKVOKOMON		nK=ì çåÖ
l ÑÉåíäëÖ=Ül êëäÖ	NRKVOKOMON	OVKVRKOMON	nK=ì çåÖ
OKÖ~åÖë=ÄÉÜ~åÇëäÖ=áÇÉí=Ñ=ëíÉ=ì íî ~äÖÉí=ÑçêéëëäëäÉê			
hçã ã ìåÉëíóëÉíëì ÉÇí~â			

mä=åì í~êÄÉáÇÉí=~î W

PRAKSIS
arkitekter as

qäí~âëÜ~îÉêW
pío~ñÄç=þáÉåÇçã =^p
på Ñ=ëëÖ~íÉêä=NQ
TTNR=píÉëäêâÉê

p~âëÄÉÜ~åÇÉê
nK=ì çåÖ

qÉÖlëäëÖëåëK
^NM

Reguleringsplan Gamle Ferjeveg 9-11
Gnr 18/bnr 64 og gnr 18/bnr 934,
i Verdal kommune

Reguleringsbestemmelser
Forslag datert 01.06.2021

Reguleringsplanen er datert: 25.03.2021
Siste revisjon av bestemmelsene: 01.06.2021
Vedtatt av Plan og Samfunn i sak .....

Forslagsstiller: Straxbo Eiendom as

§1 Generelt

§1.1 Reguleringsformål

Det regulerte området er vist på planen med reguleringsgrense.
Innenfor reguleringsgrensen er arealet regulert til følgende formål:

Byggeområde
- Boliger med tilhørende parkeringsanlegg

Grønnstruktur
- Friområde

Hensynssoner
- Frisiktsområde

§2 Fellesbestemmelser

§2.1 Krav til bygninger og anlegg

§2.1.1 Krav om dokumentasjon, utomhusplan

Sammen med søknad om tiltak (byggetillatelse) skal det leveres utomhusplan i angitt målestokk som viser bebyggelsens plassering og utforming, gesims/mønehøyder, adkomstforhold, parkeringsløsninger for biler og sykler, uteoppholdsarealer og arealer for lek, renovasjonsløsning, løsning for håndtering av overflatevann og plan for opparbeidelse av utearealer med forstøtningsmurer, belysning og beplantning.

§2.1.2 Rekkefølgebestemmelser

Fellesområder for lek- og uteopphold innenfor planområdet opparbeides i henhold til utomhusplan før boligene tas i bruk.

§2.1.3 Estetikk

Alle tiltak som omfattes av plan- og bygningsloven skal, når det gjelder volumer, stiluttrykk, materialbruk, farger og lignende, utformes på en slik måte at byggetiltaket får en god arkitektonisk og estetisk utforming og at området samlet fremstår med et helhetlig preg.

§2.1.4 Byggegrenser, tomteutnyttelse

Bygninger skal plasseres innenfor angitte byggegrenser, slik som de er vist på plankartet.
Tomteutnyttelse er angitt som maksimum bebygd areal i prosent (%BYA). I tillegg benyttes maksimum byggehøyder og minimum/maksimum antall boenheter.

§3.1.5 Felles avkjørsel og gjesteparkering

Det skal etableres felles avkjørsel for boligene på eiendommene gnr 18/bnr 64 og gnr 18/bnr 934 og med tilhørende manøvreringsareal. På området skal det også opparbeides felles gjesteparkering for boligene.

§3.1.6 Felles leke- og uteoppholdsarealer

Det skal opparbeides leke- og uteoppholdsareal på egen tomt.
Det aksepteres fellesareal mellom flere eiendommer innenfor planområdet.

Areal til lek- og uteopphold beregnes til min. 50 m^2 pr boligenhet for boligene.

§3.1.7 Felles avfallsløsning

Det skal avsettes plass for felles avfallsløsning innenfor B1.
Valg av type løsning skal avklares med den kommunale renovasjonsetaten.
Kontainere tillates plassert utenfor byggegrense ihht. renovasjonsetatens anbefalinger.

§2.1.8 Miljø

Kulturminner eldre tid
Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks. gjenstander, bein, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.

Hensyn til biologisk mangfold
Det skal ved byggesøknad redegjøres for en mest mulig skånsom utbygging med terreng-inngrep og masseforflytning som tar hensyn til biolgisk mangfold og artsliv tilknyttet elvelandskapet. Det tillates ikke inngrep på egen eiendom som kan påvirke vegetasjon og naturmangfoldet som finnes i området nær Verdalselven.

Ved planlegging av byggverk skal det undersøkes om det finnes grunnforurensning.
Eventuell grunnforurensning skal behandles iht. Forurensningsforskriftens kap. 1 og 2.
Det stilles krav om radonsperre i bolighus.

Overvann skal håndteres ihht. Verdals kommunes bestemmelser nedfelt i gjeldende Kommunedelplan. Overvann skal tilbakeføres til grunnen og til vegetasjonen på egen eiendom.

§2.1.9 Universell utforming

~~Utomhusanlegg skal også utformes slik at det er mulig å ta seg frem med rullestol for alle arealer som grenser inn mot felles gårdsplass/adkomst.~~ Adkomst og uteoppholdsområder skal være universelt utformet, slik at de kan nyttes uten spesielle innretninger av brukere med ulike funksjonshemminger.

Boenhetene skal planlegges etter forskriftens krav om tilgjengelighet.

§2.1.10 Hensyn til trafikk og myke trafikanter under anleggsperiode

Kv Gamle Ferjeveg er idag en samle- og adkomstveg til boliger i øst for Ørmelen med gjennomgående fortau og fartsgrense 30 km/t. Det settes krav til at utbygger tar hensyn og sikrer myke trafikanters ferdsel under anleggsperiode. Det skal utarbeides en egen plan for dette i forkant av arbeidets utførelse.

§2.1.11 Støy og luftkvalitet

For å redusere risiko og ulemper for naboer, skal grenseverdiene for støy og luftkvalitet i Miljøverndepartementets retningslinjer T 1442/2016 og T1520 hensyntas. Det skal utarbeides en plan for på hvordan disse grenseverdiene ivaretas i bygge- og anleggsfasen.

§3 Reguleringsformål

§3.1 Byggeområder

§3.1.1 Boligbebyggelse B1

I området kan det oppføres bygninger for boliger med tilhørende anlegg. Med tilhørende anlegg menes garasjer og uteboder.

§3.1.2 Plassering

Bygningenes plassering på plankartet er veiledende, men bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på planen. Renovasjonsboder kan plasseres som selvstendig bygg utenfor byggegrense.

§3.1.3 Grad av utnytting

Minimum bebygget areal skal være BYA=30%.
Tillatt bebygd areal er satt til maks BYA = 45%, og skal beregnes ut fra areal avsatt til boligformål.
Innenfor området B1 tillates oppført boliger og rekkehus med minimum 7 og maksimum 8 boenheter.

§3.1.4 Bygningsform

Bygninger skal i form og dimensjonering bygge opp under eksisterende bebyggelse i strøket. Tak skal være saltak. Takvinkel skal være mellom 15 og 45 grader. Det tillates flatt tak som takterrasser over deler av bebyggelsen.

§3.1.5 Byggehøyder

Bygg kan føres opp i inntil 2 etasjer, og med maksimal gesimshøyde 6,5 meter og mønehøyde 8,5 meter over gjennomsnitts ferdig planert terreng.

Det tillates ikke å bygge kjeller og kote på ferdig gulv første etasje må være over k +3,5.

§3.1.6 Parkering

Bolig med 3 eller flere boenheter skal ha biloppstillingsplass for minimum 1,2 biler og maksimum 2 biler pr. boenhet. Deler av parkeringsarealer kan være garasjeplasser.

Det skal tilrettelegges for sykkelparkering for boligene. 2 plasser pr.boenhet.

§3.2 Grønnstruktur

§3.2.1 Friområde

Området mellom byggegrensen i planen og plangrensen mot Verdalselva settes av som «grønnstruktur». Området skal sikre bevaring av vegetasjon og naturmangfold i kantsonen.

§3.3 Hensynssoner

§3.3.1 Frisiktsone

Arealet gjelder frisiktsone ved innkjørsel fra kommunal veg.
I frisiktsonen må det ikke oppføres gjerder eller plantes vegetasjon som kan bli mer enn 50 cm høy.

Statsforvalteren i Trøndelag
Tröndelagen Staatehaaltoje

Vår dato:	Vår ref:
20.05.2021	2021/1687
Deres dato:	**Deres ref:**
15.04.2021	KRKA 2020/4455

Verdal kommune
Postboks 24
7651 VERDAL

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - detaljreguleringsplan for eiendommen Gamle Ferjeveg 9-11 - Verdal kommune

Statsforvalteren har mottatt ovennevnte reguleringsplan til uttalelse. Under følger innspill til planen på Statsforvalterens ulike fagområder:

Overordnede føringer
Formålet med planarbeidet er å regulere planområdet for en samlet utbygging av boligbebyggelse. Planområdet er 2,6 daa og omfatter to eksisterende boligeiendommer. Bestående bolig og uthus på den nordre eiendommen (gnr. 18/bnr. 64) skal rives og erstattes med ny boligbebyggelse. På den søndre eiendommen (gnr. 18/bnr. 934) er det nylig oppført et boligprosjekt med 4 boenheter. Reguleringsbestemmelsene åpner for inntil 8 boenheter.

Landbruk, Klima og miljø
Vi støtter kommunedirektøren i at begge byggetrinnene planlegges samlet for å skape en helhetlig løsning i området. Som forslagsstiller beskriver, er fortetting i sentrumsnære områder og nært kollektivknutepunkt i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. En kompakt utbygging her vil over tid spare landbruks- og naturområder rundt sentrum. I vår forhåndsuttalelse, av 22.2.2021, var vi derfor opptatt av at det ble tatt inn minimumskrav til antall boenheter i reguleringsbestemmelsene. Dette for å sikre en arealutnyttelse i henhold til intensjonene. Videre henstilte vi til at det ble utarbeidet arealeffektive parkeringsløsninger med maksimumskrav for parkeringsplasser pr boenhet.

Det fremgår av saksframlegget at krav til utnytting og parkering skal være i tråd med krav i kommunedelplanen. Vi kan imidlertid ikke se at det er sikret et krav til minimum antall boenheter. Kommunedelplanen stiller krav om minimum 3 boenheter per daa, noe som for dette tilfellet innebærer 7 enheter. For å sikre at utbyggingen faktisk blir slik som planlagt, mener vi dette må inn i bestemmelsene.

Med hjemmel i SPR-BATP pkt. 4.3., fremmer Statsforvalteren som landbruks-, klima- og miljømyndighet innsigelse til manglende sikring av minimum antall boenheter. Kravet må imøtekomme kommunedelplanens føringer.

E-postadresse: sftlpost@statsforvalteren.no
Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Postboks 2600, 7734 Steinkjer
Besøksadresse: Strandveien 38, Steinkjer; Prinsens gt. 1, Trondheim
Telefon: 74 16 80 00
www.statsforvalteren.no/tl
Org.nr. 974 764 350

Videre har vi **faglig råd** om å innarbeide maksimumskrav til antall parkeringsplasser pr. boenhet.

Klima og miljø
Planområdet grenser mot Verdalselva, som er anadromt (lakse- og sjøørretførende) og vedtatt som nasjonalt laksevassdrag, samt har status som varig verna vassdrag. Ifølge Vannressurslovens § 11 skal det langs bredden av vassdrag opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Vi viser til vår forhåndsuttalelse i brev av 22.2.21, der vi bl.a. peker på behovet for å ivareta kantsonen langs Verdalselva. Med bakgrunn i de tiltak som allerede er gjennomført videre langs Verdalselva i forbindelse med anleggelse av tursti, og konsekvensene dette har hatt for kantsonen langs elva, er dette behovet blitt ytterligere forsterket.

Vi registrerer at hele planområdet er avsatt med arealformål bebyggelse og anlegg – boligbebyggelse. Planen viser at ny bebyggelse på Gamle Ferjeveg 11 vil komme betydelig nærmere elva enn eksisterende bebyggelse. Beltet langs elva som er avsatt som grønnstruktur i kommunedelplan for Verdal by er på knappe fem meter. Vi registrerer som positivt at det er tatt inn i planbestemmelsene at en gjennom byggesøknad skal ta hensyn til biologisk mangfold og at det ikke tillates inngrep på egen eiendom som kan påvirke vegetasjon og naturmangfoldet som finnes i området nær Verdalselva. For å gi en bedre sikring av kantsonen, bør denne også synliggjøres i plankartet som grønnstruktur og tilknyttes bestemmelser.

Vi vil derfor gi **faglig råd** om at området mellom byggegrensen i planen og plangrensen mot Verdalselva settes av som 'grønnstruktur', og at det tas inn bestemmelser i planen til dette formålet som sikrer en bevaring av kantsonen.

Helse og omsorg og Barn og unge
Planen viser en tydelig intensjon om å legge til rette for god tilgjengelighet. Det er positivt, særlig fordi dette er sentrumsnære boliger som kan være aktuelle for personer med behov for økt grad av tilrettelegging. I planbeskrivelsen står det i pkt, 5.11 *at «uteområdet skal utformes med hensyn til universell utforming.»* Da bør dette videreføres i bestemmelsene på en mer utfyllende måte, slik at tilretteleggingen også skal omfatte personer med orienteringsvansker eller synsnedsettelse. I bestemmelsene står det nå i § 2.1.6 «*Utomhusanlegg skal også utformes slik at det er mulig å ta seg frem med rullestol for alle arealer som grenser inn mot felles gårdsplass/adkomst. Boenhetene skal planlegges etter forskriftens krav om tilgjengelighet.»* Det er positivt at kommunen tar inn TEK -kravene for boenhetene i bestemmelsene. Det kan øke bevisstheten om universell utforming. Samtidig kan bestemmelsen utvides til at ikke bare bebyggelsen skal planlegges etter forskriftens krav, men også at adkomst og uteoppholdsområdene skal være universelt utformet – også for andre enn de som bruker rullestol.

Selv om planen har begrenset omfang kan bygge- og anleggsarbeid i et boligområde gi utfordringer med støy, støv og redusert trafikksikkerhet. § 2.1.6 om bygge- og anleggsfasen stiller lite konkrete krav utover at det skal tas hensyn slik at myke trafikanter sikres. For å redusere risiko og ulemper for naboene gir vi **faglig råd** om at det tas inn konkrete henvisninger til grenseverdiene for støy og luftkvalitet i retningslinjene T 1442/2016 og T 1520, samt at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen. Det kan bedre tvinge frem vurderinger av risikoforhold, inkludert knyttet til anleggstrafikk, og dermed gi økt mulighet for en trygg og konfliktfri gjennomføring av arbeidet.

Samfunnssikkerhet
Risiko- og sårbarhetsvurderingen i detaljreguleringsplanen tar med seg de forhold som Statsforvalteren forventet for dette arealet. Det er bra at de mest oppdaterte data fra NVE er brukt i vurderingene av flomfare og at dette er hensyntatt i detaljreguleringen.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelse til reguleringsplanen:

1. Med hjemmel i SPR-BATP pkt. 4.3, fremmes det innsigelse til manglende sikring av minimum antall boenheter. Kravet må imøtekomme kommunedelplanens føringer.

Det fremmes følgende faglige råd til reguleringsplanen:

1. Det bør tas inn maksimumskrav til antall parkeringsplasser pr. boenhet.
2. Statsforvalteren vil ut fra hensynet til kantsona langs Verdalselva gi faglig råd om at området mellom byggegrensen i planen og plangrensen mot Verdalselva settes av som 'grønnstruktur', og at det tas inn bestemmelser om bevaring av kantsonen til dette formålet i planen.
3. For å redusere risiko og ulemper for naboene gir vi faglig råd om at det tas inn konkrete henvisninger til grenseverdiene for støy og luftkvalitet i retningslinjene T 1442/2016 og T 1520, samt at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen.

Med hilsen

Frank Jenssen
statsforvalter

Mari Mogstad
direktør
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:
Klima og miljø: Maia Vardenær – 74 16 81 86
Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73
Samfunnssikkerhet: Knut Bakstad – 74 16 83 37
Helse og omsorg og Oppvekst og velferd: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Kopi til:
Trøndelag fylkeskommune Fylkets hus, Postboks 2560 7735 STEINKJER

Statsforvalteren i Trøndelag
Tröndelagen Staatehaaltoje

Vår dato: 01.06.2021
Vår ref: 2021/1687
Deres dato: 01.06.2021
Deres ref:

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Verdal kommune
Postboks 24
7651 VERDAL

Reguleringsplan for Gamle Ferjeveg 9-11 - innsigelse imøtekommes - Verdal

Vi viser til henvendelse av 01.06.2021 vedr. vår innsigelse til reguleringsplan for Gamle Ferjeveg 9-11.

I vår høringsuttalelse av 20.05.2020 hadde Statsforvalteren som landbruks-, klima- og miljømyndighet innsigelse til manglende sikring av minimum antall boenheter. Det foreslås nå å ta inn krav til minimum 7 boenheter, noe som vil imøtekomme kommunedelplanens føringer.

Forslaget innebærer at innsigelsen er imøtekommet.

Med hilsen

Trude Mathisen (e.f.)
seksjonsleder
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

E-postadresse: sftlpost@statsforvalteren.no Sikker melding: www.statsforvalteren.no/melding
Postadresse: Postboks 2600 7734 Steinkjer
Besøksadresse: Strandveien 38, Steinkjer Prinsens gt. 1, Trondheim
Telefon: 74 16 80 00 www.statsforvalteren.no/tl
Org.nr. 974 764 350

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

VERDAL KOMMUNE
Postboks 24
7651 VERDAL

Vår dato:	28.05.2021	**Vår referanse:**	202109008-5	**Vår saksbehandler:**
Deres dato:		**Deres referanse:**	KRKA 2020/4455	Sanna Elene Hanem Kavli

Fylkeskommunens uttalelse - Offentlig ettersyn av detaljregulering Gamle Ferjeveg 9 og 11 - Verdal kommune

Vi viser til oversendelse datert 15.04.2021. Detaljregulering av Gamle Ferjeveg 9 og 11 er sendt på høring og offentlig ettersyn.

Planområdet er 2,6 daa og omfatter to eksisterende boligeiendommer. Fylkeskommunen støtter kommunedirektøren i at det er positivt at begge byggetrinnene nå planlegges samlet slik at avkjørsel, gjesteparkering og uteoppholdsarealer løses helhetlig. Gode uteområder og trafikksikre løsninger er viktig.

For å være i tråd med kommunedelplan for Verdal By, som stiller krav om minimum 3 boenheter per daa, må det være bestemmelser som sikrer dette. Fylkeskommunen gir derfor faglig råd om å ta inn bestemmelse som stiller krav om minimum 3 boenheter per daa.

Vannforvaltning
Planområdet grenser mot Verdalselva (Vann-NettID 127-36-R) som er registrert med svært dårlig økologisk tilstand. Vannforekomsten oppnår i dag ikke fastsatt miljømål i Regional vannforvaltningsplan (jf. Vannforskriften §4). Tiltak etter plan- og bygningsloven som kan berøre vassdrag skal vurderes etter vannforskriften.

Slik vi vurderer planen vil ikke tiltaket bidra til å forringe miljøtilstanden ytterligere (jf. Vannforskriften §4). Vi forutsetter at det blir gjort avbøtende tiltak i anleggsfasen for å forhindre avrenning til Verdalselva.

Kulturminner
Vi viser til vår uttalelse til varsel om oppstart, og merker oss at den generelle aktsomhets- og varslingsplikten er tatt inn i reguleringsbestemmelsene. Vi har ingen ytterligere kulturminnefaglige merknader.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Sanna Elene Hanem Kavli
Rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Postadresse: Fylkets hus
Postboks 2560
7735 Steinkjer

Bankkonto: 86017685300
IBAN: NO8486017685300
BIC/SWIFT: DABANO22

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

Saksbehandlere:
Areal- og samfunnsplanlegging: Sanna Elene Hanem Kavli
Vannforvaltning: Ina Catharina Storrønning
Kulturminner: Inger Marie Kimo

Kopimottakere:
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

Statens vegvesen

VERDAL KOMMUNE
Postboks 24
7651 VERDAL

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Ola Belsaas / 74122693	21/24155-5	2020/4455	23.04.2021

Statens vegvesens uttalelse - offentlig ettersyn - detaljregulering Gamle Ferjeveg 9 og 11 - planID 2021001 - Verdal kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 15. april i år samt vår uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid av 17.02.21.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Saksopplysninger

Planområdet omfatter to boligeiendommer mellom kv. Gamle Ferjeveg og Verdalselva øst på Ørmelen nær Verdal sentrum. Formålet med planarbeidet er boligfortetting og eksisterende bebyggelse vil bli revet. Det planlegges åtte boenheter innen et planområde på ca. 2,6 dekar. Arealet inngår som område for boligbebyggelse B1 i kommunedelplan for Verdal by av 29.05.17 og er følgelig i tråd med overordnet plan.

Som statlig sektormyndighet for vegtransport har Statens vegvesen et selvstendig ansvar for å ivareta og bedre sikkerheten i vegtransporten. I lys av dette skal vi være en pådriver for at alle aktører bidrar til å oppfylle nullvisjonen og nasjonale målsettinger om trafikksikkerhet og framkommelighet på alle typer veger - for alle trafikantgrupper.

Statens vegvesen har derfor følgende kommentarer til planforslaget:

Arealbruk

I tråd med nasjonalt ønske om mer kompakte by- og bygdesentra for å redusere samlet transportbehov, er tiltaket positivt og ligger godt til rette for fortetting. Det er kort veg til alle sentrumsfunksjoner og forholdene ligger godt til rett for fortetting med kvalitet.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 48
7715 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Infrastruktur – veg (framkommelighet)
Gamle Ferjeveg fungerer som både samle- og atkomstveg til boligene øst på Ørmelen. Vegen har gjennomgående fortau og fartsgrensesone 30 km/t. Liten trafikkmengde og moderat fartsnivå.

Trafikksikkerhet
Så lenge myke trafikanter har et separat tilbud i form av fortau, vil den normalt største utfordringen i slike områder være sikthindre i form av private hekker og gjerder. Det er positivt at målsatt frisikt er angitt i plankartet med tilhørende bestemmelse knyttet til. Vi vurderer det som svært positivt at planforslaget gir mulighet for å etablere felles atkomst til opprinnelig to ulike boligprosjekt.

Plankart/illustrasjonsplan
- Det er positivt at byggegrenser tydelig framgår av plankartet.
- Parkeringskapasitet i tråd med krav i overordnet plan synes ivaretatt.
- Felles avfallscontainere mot kommunal gate reduserer behov for rygging, og er akseptabelt i tilfeller som dette med liten trafikkmengde i offentlig gate.

Faglig råd:

Bestemmelse 2.1.6, om hensyn til trafikk og myke trafikanter under anleggsperioden, er lite konkret. Vi kan heller ikke se av planmaterialet *hvilke* krav som settes til utbygger for å ivareta dette. Med varierende erfaringer fra lignende prosjekt vil vi oppfordre plan- og bygningsmyndigheten til å avkreve utbygger eller utførende entreprenør en egen plan for dette i forkant av arbeidets utførelse.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Ola Belsaas

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER

SAEMIEDIGKIE
SAMETINGET

Påastesijjie/adresse
Postboks 3
9735 Kárášjohka/Karasjok
Aamhtsreerije
saksbehandler
Tel:

Tel: 78 47 40 00
Org.nr: 974 760 347
samediggi@samediggi.no
Harald Bugge Midthjell
+47 78 47 40 33

Verdal kommune
Postboks 24
7651 VERDAL

AAMHTESE/SAK	MIJ VUESUEHT./VÅR REF.	DIJ VUESIEHT./DERES REF.	BIEJJIE/DATO
21/2057 - 2	21/13016	KRKA 2020/4455	21.04.2021

Sametingets uttalelse til høring - Detaljregulering Gamle Ferjeveg 9 og 11, Verdal kommune

Vi viser til deres brev 15.04.2021.
Sametinget uttaler seg her om samiske kulturminner. For hensyn som angår reindrift forutsetter vi dialog med reindriftsforvaltninga og gjeldende reinbeitedistrikt.

Sametinget ser det som lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.

Vi minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst:

- **Kulturminner og aktsomhetsplikten.** Om noen under arbeid skulle mistenke funn av kulturminner, 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. Dette må videreformidles til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.

Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Denne uttalelsen gjelder bare Sametinget. For øvrige kulturminnehensyn viser vi til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Heelsegh/Med hilsen

Andreas Stångberg
fágajođiheaddji/fagleder

Harald Bugge Midthjell
Raeriestæjja/Rådgiver

Tjaatsege lea elektrovneles jåahkesjamme jïh seedtesåvva vuelietjaalegapth/
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Åejviedåastoje / Hovedmottaker:
Verdal kommune Postboks 24 7651 VERDAL

Kopiija / Kopi til:

Trøndelag Fylkeskommune	Fylkets hus	7735	Steinkjer

Detaljregulering Gamle Ferjeveg 9-11 – 1. gangs behandling

Saksbehandler:	Gunhild Kvistad	**Arkivref:**
E-post:	gunhild.kvistad@verdal.kommune.no	2020/4455 - /
Tlf.:		

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn		

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Vedlagte planforslag sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10.

Vedlegg:

1 1_Planbeskrivelse
2 2_Reguleringsplankart
3 3_reguleringsbestemmelser
4 4_Illustrasjonsplan

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Innkomne forhåndsuttalelser, merknader (3 stk)

Saksopplysninger:

Bakgrunn
Det planlegges boligbygg med 4 nye boenheter på eiendommen 18/64. Fra tidligere er det gitt tillatelse til bygging av tilsvarende boligbygg med 4 enheter på naboeiendommen (18/934) basert på kommunedelplanens bestemmelse 2.1 om unntak fra plankrav. Når det nå skal bygges 4 nye enheter så nært i tid på naboeiendommen vurderer kommunen utbyggingen som en etappe i et samlet utbyggingstiltak, derfor stilles nå krav om utarbeidelse av samlet reguleringsplan. Til sammen planlegges det at planområdet vil få 8 leiligheter fordelt på to bygg i 2 etasjer med 4 leiligheter i hver.

Forslagsstiller er Staxbo Eiendom AS. PRAKSIS Arkitekter er engasjert til å utarbeide planforslaget.

Planområdet

Planområdet er 2,6 daa og omfatter to eksisterende boligeiendommer med adresse Gamle Ferjeveg 9 og 11. Bestående bolig og uthus på den nordre eiendommen (gnr 18/bnr 64) skal rives og erstattes med ny boligbebyggelse. På den søndre eiendommen (gnr 18/bnr 934) er det nylig oppført et boligprosjekt med 4 boenheter. Planområdet ligger i et etablert eneboligstrøk med romslige hager og grønt preg. Fra planområdet er det kort avstand til skole, barnehager, og ulike sentrumsfunksjoner. Planområdet har gode sol- og lokalklimatiske forhold. Eiendommene grenser til Verdalselva i øst. Tomtene er flate og ligger på et platå 4,0 – 5,0 m.o.h. Arealet mellom eiendommene og elva er smalt og bratt.

Det er kort avstand til friområder egnet for lek og rekreasjon.

Gamle Ferjeveg er ei lite trafikkert boliggate med tillatt kjørehastighet 30 km/t. Vegen har kjørefelt i begge retninger og fortau mot øst. Området er vurdert til å ikke være støyutsatt eller ha utfordringer knyttet til trafikksikkerhet. Det er ikke kollektivtrafikk i gata, men det er kort avstand til buss- og togtilbud i nærheten.

Grunnforholdene i området er vurdert å være stabile. Området består av elveavsatte løsmasser som sand og grus med lag av silt og leire under. Det er ikke påvist, eller antatt å være, kvikkleire i eller i nærheten av planområdet. Dette, sammen med topografien, gjør at området ikke vurderes som utsatt for ras eller skred. Det er ikke registrert forhold knyttet til forurensning som må hensyntas i planområdet.

Det er ingen registrerte kulturminner i eller nært planområdet. Det er heller ikke registrert spesielle naturverdier som må hensyntas. Nærhet til Verdalselva (verna vassdrag) og flomfare må hensyntas i planarbeidet.

Utbyggingen vil kunne kobles til eksisterende kommunaltekniske anlegg for veg, vann og avløp. Det er ikke vurdert til å være behov for utbyggingsavtale.

Planstatus
Planområdet er i Kommunedelplan Verdal by 2017-2030, vedtatt 29.05.2017 vist som eksisterende boligformål B1. Ved utarbeidelse av reguleringsplan innen område B1 gjelder føringer gitt i kommunedelplanen. Kommunedelplanen stiller krav om minimum 3 boenheter per daa, minimum % BYA 30 (retningslinje) og maksimalt tillatt % BYA 45. Det er krav om minimum 50 m2 uteoppholdsareal per boenhet og minimum 1,2 biloppstillings- og 2,0 sykkelplasser per boenhet.

Planområdet ligger innenfor 100 m fra strandsonen og nært Verdalselva som er verna vassdrag. I kommunedelplanen er det avsatt et smalt belte med friområde mot elva. Det er ikke planlagt

fremtidig tursti langs elvebredden forbi disse eiendommene. Elvestien som er planlagt sør og nord for planområdet (vist med rød stiplet strek i k.delplan illustrasjon under) er tenkt ledet inn på Gamle Ferjeveg forbi planområdet.

Eiendommene ligger så vidt innenfor hensynssonen for flomfare (200 års flom basert på NVEs flomsonekart for Verdalselva, godkjent 31. juli 2004). Ved plankrav skal laveste golvnivå fastsettes i reguleringsplan.

- T.v.: Utsnitt fra kom.delplan. T.h.: Gnr 18/bnr 64 sett fra nord mot sør (Google Street View)

Planprosess
Det ble avholdt oppstartsmøte 22.01.2021 der forslagstiller og representanter fra kommunens plan- og byggesaksenhet og teknisk drift deltok. Planforslaget ble vurdert til å ikke utløse krav om planprogram eller konsekvensutredning jf. Pbl. §§ 4-1 og 4-2.

Igangsatt reguleringsplanarbeid for området ble kunngjort i avisa Innherred og på kommunens hjemmeside 02.02.2021. Offentlige myndigheter, naboer og andre høringsparter ble varslet digitalt eller per brev. Høringsfrist var 02.03.2021. Det kom inn 3 merknader/ innspill til planarbeidet:

- Statens vegvesen, datert 17.02.2021
- Statsforvalteren i Trøndelag, datert 22.02.2021
- Trøndelag fylkeskommune, datert 03.03.2021

Statens vegvesen:
- *Det planlegges med en felles avkjørsel til planområdet, og denne er utformet i tråd med kravene i vegnormalen (håndbok N100).*
- *Siktkravene i forbindelse med avkjørsel er sørlig viktig med tanke på at avkjørselen vil krysse eksisterende fortau.*
- *Krav til parkeringskapasitet for bil og sykkel forventes å være i tråd med kommunedelplanens bestemmelser.*
- *Planforslaget mp inneholde beskrivelse av vurderinger og tiltak for særskilt sikring av myke trafikanters ferdsel i anleggsperiode.*

Statsforvalteren i Trøndelag:
Landbruk:
Planområdet er sentrumsnært, og en fortetting her vurderes i utgangspunktet som positivt. Det vil på sikt bl.a. bidra til å redusere presset på jordbruksarealene rundt sentrum. For å sikre en arealutnyttelse i henhold til intensjonene, er vi opptatt av at det tas inn minimumskrav til antall boenheter i reguleringsbestemmelsene. Vi henstiller for øvrig til at det søkes arealeffektive parkeringsløsninger.

Klima og miljø:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP)
Planområdet ligger i nærhet til sentrumsfunksjoner og andre boligområder. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) skal legges til grunn for planleggingen. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter legges det særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Dette medfører krav om minimum antall boliger pr dekar, samt effektive parkeringsløsninger der det settes maksimumskrav for parkeringsplasser pr boenhet. Det bør legges til rette for lading av elbil i tilknytning til boliger, jfr. nasjonalt mål om at alle biler som selges i 2025 skal være fossilfrie. Planleggingen skal videre bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Det må settes av tilstrekkelig areal for sykkelparkering, inkludert plass til sykkelvogner og transportsykler.

Naturmangfold, vannmiljø
Planforslaget må ta hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området, bl.a. biologisk mangfold, landskap og friluftsliv. Planen må vurderes etter prinsippene i §§ 8- 12 i naturmangfoldloven (nml.) av 2009 og holdes opp mot forvaltningsmålene i §§ 4 og 5 i nml. Da tiltakene vil kunne medføre en del terrenginngrep med oppgraving og forflytting av masser, må dette inkludere en vurdering av fare for spredning av fremmede arter. Planområdet grenser mot Verdalselva. Verdalselva er anadromt (lakse- og sjøørretførende) og vedtatt som nasjonalt laksevassdrag. Elva er også et varig verna vassdrag, og forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag skal legges til grunn ved planlegging etter PBL. Videre minner vi om vannressurslovens § 11, som stiller krav om at det langs bredden av vassdrag skal opprettholdes et begrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir levested for planter og dyr. Vi viser til byggegrense og avsatt område som grønnstruktur i kommunedelplan for Verdal by, og forutsetter at ny bebyggelse ivaretar dette. Det bør også legges inn bestemmelser som sikrer mot forurensning og avrenning til elva under anleggsfasen.

Støy, luftforurensning
I den grad tiltakene vil medføre endring med hensyn til støy og utslipp til luft, skal retningslinjene for støy T-1442 med tilhørende veileder (M-128) samt retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn for planforslaget. Dette gjelder også anleggsperioden.

Overvann
Planen må inneha en vurdering av hvordan overvann skal håndteres. Overvannshåndteringen må gjerne sees i sammenheng med bevaring av vassdrag, kantvegetasjon og grønne flater i området. Overvann bør løses på overflaten og ikke gjennom overvannsnettet. Fortetting, flere harde flater og manglende drenering medfører økt overvannsbelastning på ledningsanlegg og vassdrag. God overvannshåndtering er viktig for å sikre robuste anlegg som kan håndtere forventede klimaendringer som økt nedbørintensitet og –mengde, samt for å bidra til redusert avrenning og forurensning til sjø og vassdrag.

Helse og omsorg og Barn og unge:
Universell utforming og best mulig tilgjengelighet for ulike grupper fremtidige beboere bør vektlegges, også ved utforming av adkomst og uteoppholdsområde. Bestemmelsene bør sikre dette. Prinsippet om universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven og skal ivaretas i planleggingen og i det enkelte byggetiltak. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør framgå av dokumentene.

Økningen i antall boenheter gir grunn til å vurdere trafikksikkerhet, solforhold på planområdet og hvordan ny bebyggelse vil påvirke solforhold og utsikt for naboer. Det kan særlig være grunn til å vurdere om, og i tilfelle hvordan, ferdsel langs og tilgang til Verdalselva påvirkes. Det er ikke i utgangspunktet grunn til å tro at planområdet er berørt av støy og dårlig luftkvalitet, men dette må vurderes og beskrives når planen kommer på høring. Eventuelle avbøtende tiltak for å sikre folkehelserelevante tema må sikres juridisk i planen i bestemmelsene og/eller plankartet. Spesielt kan det være behov for å stille krav til bygge- og anleggsfasen, slik at naboene ikke utsettes for plagsom støy eller risiko for trafikkulykker.

Samfunnssikkerhet:
Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og

bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen.

Trøndelag fylkeskommune:
Uteoppholdsarealer med god kvalitet
Det er positivt at det fortettes i et såpass sentrumsnært område. Planområdet ligger nært Ørmelen skole med idrettsanlegg. Det må likevel prioriteres uteoppholdsarealer med god kvalitet og at det tilrettelegges for lek for mindre barn. Planområdet går ned mot Verdalselva. Det må ikke planlegges slik at nye bygg sperrer for ferdsel langs elva.

Vi minner om at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Vannforvaltning
Verdal kommune er en del av Inn -Trøndelag vannområde i vannregion Trøndelag. Som vannregion-myndighet er fylkeskommunen opptatt av å sikre at alt arbeid om berører vann skal ivareta hensynet til opprettholdelse eller forbedring av vannforekomstene. Når planforslaget blir sendt på høring må det dokumentere at tiltaket er vurdert i henhold til Regional vannforvaltningsplan for vannregion Trøndelag 2016-2021 og vannforskriften §12.

Kulturminner eldre tid
Fylkeskommunens vurdering er at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og vi har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget.

Vi foreslår at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:
Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeidet oppdager noe som kan være et kulturminne (f.eks. gjenstander, bein, ansamlinger av sot/kull eller stein), må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulml) § 8 annet ledd. Både tiltakshaver og ev. utførende entreprenør har ansvar for at denne aktsomhets- og varslingsplikten overholdes.

Planforslaget
Planområdet omfatter de to eiendommene som er avsatt til boligformål i kommunedelplanen. Byggegrensen er i tråd med byggegrensa i kommunedelplanen.

- T.v.: Utsnitt som viser byggeområde og flomsone. T.h.: Forslag plankart

Planforslaget legger opp til at nordre del av planområdet kan bygges ut med inntil 4 nye boenheter i tillegg til de 4 som allerede er oppført i byggetrinn 1 i sør. Ny bebyggelse foreslås oppført som et leilighetsbygg i 2 etasjer og tilhørende carport/garasjeanlegg tilsvarende byggetrinn 1. Det planlegges en felles avkjørsel til begge byggetrinnene fra Gamle Ferjeveg i vest. Tillatt minimum og maksimum utnytting angitt i reguleringsbestemmelsene samsvarer med føringene i kommunedelplan for Verdal by. Øvrige krav mht. utforming, parkeringsdekning, krav til uteoppholdsarealer, universell utforming mv. er også i tråd med krav i kommunedelplanen.

I planbestemmelsene er det stilt krav om at kjeller og kote på ferdig gulv første etasje må være over k +3,5 for å unngå flomfare.

- Illustrasjonsplan. Mulig ny bebyggelse er vist med rødt.

Vurdering:

Planforslaget er i samsvar med kommunedelplan for Verdal by. Området er egnet for boligfortetting og det ligger godt til rette for å utvikle attraktive boliger på eiendommen. Planforslaget sikrer at det nye prosjektet vil bli godt tilpasset omgivelsene samtidig som det vil gi økt utnytting og mer effektiv arealbruk Det er ikke vurdert at prosjektet vil bli til sjenanse for eller gi andre ulemper for eksisterende bomiljø. Kommunedirektøren vurderer det som positivt at begge byggetrinnene nå planlegges samlet slik at avkjørsel, gjesteparkering og uteoppholdsarealer løses helhetlig.

Innspillene som kom fra regionale planmyndigheter i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet er i all hovedsak innarbeidet i planforslaget.

Planforslaget gir en tilfredsstillende beskrivelse av planområdet og mulige konsekvenser av planforslaget. Anbefalinger i ROS er fulgt opp i forslag til bestemmelser i den grad dette anses

relevant. Anleggsperioden er også nevnt. Krav om minimum kotehøyde på golvnivå pga. flomfare er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

Kommunen har vurdert tiltaket i henhold til prinsippene for offentlig beslutningstaking nedfelt i Naturmangfoldloven (NML) §§ 8-12 og kommet frem at det her ikke ligger noe til hinder for gjennomføring av tiltaket som planlagt. Hensynet til naturmangfold og nærheten til Verdalselva er godt ivaretatt i bestemmelsene:

> *Det skal ved byggesøknad redegjøres for en mest mulig skånsom utbygging med terreng-inngrep og masseforflytning som tar hensyn til biologisk mangfold og artsliv tilknyttet elvelandskapet. Det tillates ikke inngrep på egen eiendom som kan påvirke vegetasjon og naturmangfoldet som finnes i området nær Verdalselven.*

Kommunen vil ha særlig fokus på kantvegetasjonen mot elva og løsninger for håndtering av overvann i forbindelse med byggesaken.

Konklusjon
Kommunedirektøren tilrår at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Verdal kommune
Sakspapir

Innherredsbyen - Felles areal- og transportstrategi

Saksbehandler:	Gunhild Kvistad	**Arkivref:**
E-post:	gunhild.kvistad@verdal.kommune.no	2020/905 - /000
Tlf.:		

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	15.06.2021	53/21
Kommunestyre	21.06.2021	78/21

Kommunedirektørens innstilling:

Verdal kommune slutter seg til «Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2021-2040».

Vedlegg:

1 Felles-areal-og-transportstrategi-Innherredsbyen-ver210521

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Prosjektet «Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen» har som målsetting å bidra til at Innherred blir en konkurransedyktig og attraktiv region som utgjør et samlet, velfungerende bo- og arbeidsmarked. I tillegg til å utarbeide en felles strategi har prosjektet hatt som ambisjon å samle kunnskap, dele erfaringer og bygge en felles arena for å samordne utvikling på tvers av kommunegrenser.

Prosjektet ble igangsatt i 2019. Verdal kommune ga sin tilslutning til arbeidet med strategien i formannskapsmøte 20.06.2019, sak 78/2019 og formannskapsmøte 05.03.2020 sak 33/20. Ordfører Pål Sverre Fikse har vært kommunens representant i styringsgruppa med varaordfører Anne Grete Valbekmo som vara. I prosjektgruppa har kommunen vært representert med virksomhetsleder landbruk, miljø og arealforvaltning Petter Voll og Anders Nordgård-Larsen (til 1. nov. 2020)/ Gunhild Kvistad (etter 1. nov 2020).

Styringsgruppa behandlet forslaget til felles areal- og transportstrategi i møte 18.05.2021 og gjorde enstemmig vedtak om at gruppa stiller seg bak dokumentet slik det nå foreligger.

Det er utarbeidet et felles saksfremlegg som legges frem i samtlige 6 deltakerkommuner samt fylkeskommunen for politisk forankring i juni 2021. Forslag til en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale om areal og transport, gjeldende fra 2022, er under utarbeidelse og vil bli lagt frem til politisk behandling høsten 2021.

Mer informasjon om prosjektet og arbeidet med en felles strategi finnes her:
https://www.innherredsbyen.no/

FELLES SAKSFREMLEGG:

Hensikt med saken
Hensikt med saken er å slutte seg til «Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2021-2040 – med handlingsprogram for 2021-2024».

Bakgrunn
«Innherredsbyen» er en flerkjernet regionby bestående av kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa. Innherredsbyen er samtidig et prosjekt om utvikling av en felles areal- og transportstrategi for de seks kommunene i samarbeid med Trøndelag fylkes-kommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Endelig er Innherredsbyen en arena for kunnskap, samordning og samhandling om stedsutvikling og utvikling av transportsystemet i regionen. Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen har blitt til gjennom en omfattende kunnskaps-, strategi- og dialogprosess i perioden 2019-2021.

Visjon og mål
Gjennom et forpliktende, langsiktig samarbeid er visjonen at Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

- Konkurransedyktig; gjennom å samarbeide bedre og utfylle hverandre på nye måter slik at Innherredsbyen som arbeidsmarkedsregion utvides og utvikles.
- Attraktiv; gjennom at kommunene legger til rette for gode tjenester og samhandler med næringslivet slik at det utvikles urbane småbyer og levende grender.
- Bærekraftig; ved at vi gjennom samarbeid får bedre kunnskap om samlet arealdisponering og at den enkelte kommune kan planlegge arealbruken bedre.

Underveis i prosessen har Innherredsbyen arbeidet etter følgende hovedmål:

- Innherredsbyen utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.
- Regionen når nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål.
- By- og tettsteder utvikles til kompakte og levende sentrumsområder.
- Regionen oppnår økt konkurransekraft i nasjonale prioriteringer av samferdselsprosjekter (NTP).
- Sentrene har gode knutepunkt som sikrer enkle overganger og et sammenhengende («sømløst») transporttilbud.
- Sykling, gange og kollektivtransport gis konkurransefortrinn.

Innherredsbyen ønsker å oppnå følgende resultater gjennom strategiarbeidet:

- Regionen oppnår større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer.
- Mer samordnet areal- og transportutvikling i regionen.

Strategiarbeidet er forankret i både nasjonale og regionale føringer. En viktig ambisjon for innherredsbyen er å bli inkludert i ny statlig støtteordning for mellomstore byområder. Dette vil kunne gi økt gjennomføringskraft i arbeidet med å fremme kollektivtransport, sykling og gange.

Prosess – kunnskap, dialog og medvirkning
I prosessen med å utvikle en felles areal- og transportstrategi, har det vært vektlagt å involvere fagfolk, næringsliv, politikere, ungdom og organisasjonsliv for øvrig. Foruten god involvering har det vært fokus på at strategiarbeidet er kunnskapsbasert. I prosjektet har det gjennom prosessen blitt utarbeidet en rekke rapporter. Alle disse er tilgjengelige på www.innherredsbyen.no.

Det er en ambisjon for Innherredsbyen at prosessen skal bidra til varig bedre samarbeid mellom alle aktører med ansvar innen areal og transport; både kommuner, fylkeskommune og relevante statsetater. For å lykkes er det også viktig å fortsette med et tett og godt samarbeid og gode prosesser med næringsliv, øvrig organisasjonsliv, ungdom og innbyggere ellers.

Konsensus mellom partnerne er grunnlag for handling
Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er ikke en plan etter plan- og bygningsloven. Strategien vil ikke oppheve noen gjeldende areal- og transportplaner. Strategiens tidshorisont er langsiktig (2040), men mange foreslåtte handlingspunkt kan prioriteres på kort- og mellomlang sikt.

Strategien har hovedfokus på samordning av arealbruk og transportsystem. Strategien har ingen formell juridisk betydning i forvaltning av arealsaker, men kan likevel være viktig for beslutninger og samhandling partnerne imellom.

Det at innholdet i strategien er utviklet i tett samarbeid med alle involverte parter har vært viktig. Konsensus om anbefalinger og forslag til handlingsprogram er et godt utgangspunkt for senere oppfølging. Det er en forventning til at alle aktører i samarbeidet legger strategien til grunn i arbeid med nye areal- og transportplaner.

Overordnet strategi
Det skal bo folk i hele Innherredsbyen, både i byer og bygder – og regionen skal framstå som attraktiv å etablere seg i for næringslivet.

Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

- Knytte sammen: Transportsystemet må utvikles i tråd med mål for Innherredsbyen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.
- Attraktive steder: Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbane-investeringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene bør utvikles til levende og attraktive steder med urbane kvaliteter som tiltrekker unge tilflyttere, «hjemflyttere» og bedrifter. Sterke byer og kommunesentre gir også et bedre grunnlag for levedyktige grender og bygder.
- Effektive overganger til kollektivtransport: Knutepunkter av ulike typer og på ulike steder bør utvikles for å sikre at alle får enkel tilgang til et regionalt kollektivtilbud – med tog, buss eller båt. Særlig på lengre reiser mellom de største byene og tettstedene i Innherred og på reiser mellom Innherred og Trondheim kan kollektivtransport være konkurransedyktig med privatbil.
- Enklere å gå, sykle og reise kollektivt: Bil vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innherredsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid nødvendig å utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt.

Strategier for arealbruk og transportsystem
Det er utviklet i alt 15 strategier for arealbruk og transport. I hvert strategikapittel fremgår det nærmere definerte mål, strategier, prinsipper og anbefalinger, samt forslag til handlings-punkter.

Det er utviklet fem arealstrategier:

- Attraktive byer og lokalsamfunn
- Boligutvikling
- Næringsvekst og -lokalisering
- Handel og tjenestetilbud
- Grønnstruktur

I alt ti transportstrategier inngår:

- Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem
- Knutepunkt
- Jernbane og togtilbud
- Hovedveinett
- Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud
- Sykkel
- Gange
- Parkering
- Godstransport og logistikk
- Bredbånd – digital infrastruktur

Handlingsprogram og samarbeidsavtale
I strategien er det definert i alt 33 handlingspunkter. For å sikre at strategiarbeidet videreføres etter at strategien er vedtatt, er det lagt opp til at partnerne inngår en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale om areal og transport, gjeldende fra 2022, med tydelig arbeids- og ansvarsdeling. Alle parter vil få et forslag til samarbeidsavtale til behandling etter sommeren 2021.

Vurdering:

Areal- og transportpolitikken formes av kommunene, fylkeskommunen og av staten. Det er derfor viktig at forvaltningsnivåene samarbeider på grunnlag av felles mål og strategier. Areal- og transportpolitikken er viktig for å styrke Innherredsbyens attraktivitet og konkurransekraft og for å nå nasjonale, regionale og lokale klima-, transport- og arealmål. Felles overordnede prinsipper for arealutvikling i Innherredsbyen vil kunne redusere konflikt-situasjoner i arealpolitikken og øke forutsigbarheten overfor næringslivet.

Det har betydning når kommunene i en region står sammen om prioriteringer; for eksempel i innspill til Nasjonal transportplan og i innspill til fylkets handlingsprogram for samferdsel. Samarbeid øker sjansen for gjennomslag. Dette viser erfaringer fra andre byområder; for eksempel fra tilsvarende samarbeid i Buskerudbyen og Mjøsbyen.

Dersom Innherredsbyen skal komme inn i den nye tilskuddsordningen for mellomstore byområder, (jfr forslag til NTP 2022-33) forutsettes det at det er et etablert samarbeid i byområdet om areal- og transportutvikling og tiltakspakker for å bedre kollektivtransport, sykling og gange.

Innherredsbyen har sammen med tilsvarende samarbeid i Mjøsbyen utarbeidet et felles innspill til Nasjonal transportplan 2022-33 (NTP) og senest til Transport- og kommunikasjons-komitéen på Stortinget for at de to «regionbyene» kan bli inkludert i den nye statlige tilskuddsordningen.

Konklusjon:
Kommunedirektøren anbefaler at Verdal kommune slutter seg til felles areal- og transport-strategi for Innherredsbyen 2021-2040 og legger strategien med tilhørende handlingsprogram for 2021-2024 til grunn for egne planer, vedtak og prioriteringer.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen 2021–2040

Med handlingsprogram for 2021–2024

Innherredsbyen
sammen for attraktivitet og grønne reiser

Forord

Innherredsbyen er et samarbeid for å skape en felles areal- og transportstrategi for regionen. Bærekraftig arealbruk og bedre koordinering av transporttilbudet skal gi økt attraktivitet og bidra til balansert utvikling i Trøndelag. Partnerskapet i Innherredsbyen har laget seg en enkel visjon for arbeidet:

Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

- **Konkurransedyktig;** gjennom å samarbeide bedre og utfylle hverandre på nye måter slik at Innherredsbyen som arbeidsmarkedsregion utvides og utvikles.
- **Attraktiv;** gjennom at kommunene legger til rette for gode tjenester og samhandler med næringslivet slik at det utvikles urbane småbyer og levende grender.
- **Bærekraftig;** ved at vi gjennom samarbeid får bedre kunnskap om samlet arealdisponering og at den enkelte kommune kan planlegge arealbruken bedre.

For å lage denne felles areal- og transportstrategien for Innherrdsbyen er samarbeidet organisert på følgende måte: I styringsgruppen for Innherredsbyen har Trøndelag fylkeskommune, kommunene Levanger, Verdal, Steinkjer, Snåsa, Inderøy og Frosta, Statsforvalteren i Trøndelag, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen deltatt. Alle de nevnte aktører, og i tillegg Bane NOR og kollektivselskapet AtB, har deltatt i en «arbeidende» prosjektgruppe.

God medvirkning har vært viktig i arbeidet med areal- og transportstrategien. Underveis har det blitt avholdt tre større dialogsamlinger og egne verksted eller møter med politikere, næringsliv og ungdom. Strategidokumentet er et produkt av mange stemmer og bidragsytere. Stor takk til alle som har engasjert seg i prosessen.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er ikke en plan etter plan- og bygningsloven. Strategien vil ikke oppheve noen gjeldende areal- og transportplaner. Evt framtidige innsigelser til arealplaner må hjemles i andre hjemmelsgrunnlag enn denne strategien. Innholdet i strategien er utarbeidet i konsensus mellom de deltakende aktører i Innherredsbyen. Det er en forventning til at alle aktører i samarbeidet legger strategien til grunn i arbeid med nye areal- og transportplaner. Strategiens tidshorisont er langsiktig (2040), men mange foreslåtte handlingspunkt kan prioriteres på kort- og mellomlang sikt.

Styringsgruppa i Innherredsbyen, 18. mai 2021:

Tomas Iver Hallem
Fylkesvaraordfører i Trøndelag,
Leder av styringsgruppen for Innnherredsbyen

Anne Berit Lein
Ordfører i Steinkjer kommune

Anita Ravlo Sand
Ordfører i Levanger kommune

Pål Sverre Fikse
Ordfører i Verdal kommune

Ida Stuberg
Ordfører i Inderøy kommune

Frode Revhaug
Ordfører i Frosta kommune

Arnt Einar Bardal
Tjielten åejvie / Ordfører i Snåasen Tjielte / Snåsa kommune

Kjetil Strand
Avdelingsdirektør, Transport midt, Statens vegvesen

Anne Skolmli
Leder for regional samhandling i Midt- og Nord-Norge, Jernbanedirektoratet

Mari Mogstad
Direktør, Kommunal- og justisavdelingen, Statsforvalteren i Trøndelag

Eva Solvi
Fylkesdirektør for veg, Trøndelag fylkeskommune

Kirsten Indgjerd Værdal
Fylkesdirektør for plan og næring, Trøndelag fylkeskommune

Erlend Solem
Fylkesdirektør for samferdsel, Trøndelag fylkeskommune

V-367
AS 37224

Innhold

Sammendrag av resultatene

1 Visjon og mål **9**
1.1 Visjon 10
1.2 Mål 11
1.3 Innherredsbyen i en større sammenheng 12

2 Utfordringer, trender og muligheter **15**
2.1 Dialogsamlinger og verksted med innspill til strategiarbeidet 16
2.2 Utfordringer 17
2.3 Trender 23
2.4 Muligheter 24

3 Regional areal- og transportstruktur **29**
3.1 Viktige strategiske grep 30
3.2 Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn 33

4 Arealstrategier **49**
4.1 Attraktive byer og lokalsamfunn 50
4.2 Boligutvikling 54
4.3 Næringsvekst og -lokalisering 57
4.4 Handel og service 60
4.5 Grønnstruktur 65

5 Transportstrategier **69**
5.1 Helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportsystem 70
5.2 Kollektivknutepunkt 73
5.3 Jernbane og togtilbud 76
5.4 Hovedvegnett 80
5.5 Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud 84
5.6 Sykkel 89
5.7 Gange 92
5.8 Parkering 94
5.9 Godstransport og logistikk 96
5.10 Bredbånd – digital infrastruktur 98

6 Gjennomføring av strategien **101**
6.1 Handlingsprogram 102
6.2 Forpliktende samarbeidsavtale 106

Sammendrag

Innherredsbyen

Innherredsbyen er en **flerkjernet regionby** bestående av kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa. Innherredsbyen er samtidig et **prosjekt** om utvikling av en felles areal- og transportstrategi for de seks kommunene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Endelig er Innherredsbyen en **arena** for kunnskap, samordning og samhandling om stedsutvikling og utvikling av transportsystemet i regionen.

Gjennom et forpliktende, langsiktig samarbeid er visjonen at **Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion**.

I prosessen med å utvikle en felles areal- og transportstrategi, har det vært vektlagt å involvere fagfolk, næringsliv, politikere, ungdom og organsiasjonsliv for øvrig. Foruten **god involvering** har det vært fokus på at strategiarbeidet er **kunnskapsbasert**. I prosjektet har det gjennom prosessen blitt utarbeidet en rekke rapporter. Alle disse er tilgjengelige på www.innherredsbyen.no. Strategiarbeidet er forankret i både nasjonale og regionale føringer.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen har **tidshorisont 2040**. Strategien har hovedfokus på **samordning** av arealbruk og transportsystem. Strategien har ingen formell juridisk betydning i forvaltning av arealsaker, men kan likevel være viktig for beslutninger og samhandling partnerne imellom. Det at innholdet i strategien er utviklet i tett samarbeid med alle involverte parter har vært viktig. Konsensus om anbefalinger og forslag til handlingsprogram er et godt utgangspunkt for senere oppfølging. **Det er en forventning til at alle aktører i samarbeidet legger strategien til grunn i arbeid med nye areal- og transportplaner.**

Utfordringer og muligheter

Utfordringer for Innherredsbyen er:

- Spredt utbyggingsmønster, som skaper mobilitetsutfordringer for unge og eldre.
- Reisevaner med høy andel bilbruk og lav kollektivandel.
- Stedsutvikling – byer, tettsteder og grender kan bli mer attraktive.
- Svak befolknings- og arbeidsplassvekst.
- Nedgang i folketallet i yngre aldersgrupper.

Samtidig har Innherredsbyen mange **muligheter** for videre vekst og utvikling:

- Kommunene har kompletterende bo- og arbeidsmarkeder.
- Gode oppvekstvilkår og sterk frivillighet.
- Mange gode kvaliteter; både by og land, fjell og fjord, idrett og kultur, kortreist mat og flott kulturlandskap.
- Videreføre det gode samarbeidet og samordningen som er utviklet gjennom strategiarbeidet.
- Utvikle muligheter som teknologiutvikling, energiomstilling og framvekst av «blå-grønne» næringer gir.

Overordnet strategi og strategisk kart

Det skal bo folk i hele Innherredsbyen, både i byer og bygder – og regionen skal framstå som **attraktiv å etablere seg i for næringslivet.**

En viktig ambisjon for innherredsbyen er å bli inkludert i **ny statlig støtteordning for mellomstore byområder**. Dette vil kunne gi økt gjennomføringskraft i arbeidet med å fremme kollektivtransport, sykling og gange.

Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

1. Knytte sammen: Transportsystemet må utvikles i tråd med mål for Innherredsbyen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.

2. Attraktive steder: Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbaneinvesteringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene bør utvikles til levende og attraktive steder med urbane kvaliteter som tiltrekker unge tilflyttere, «hjemflyttere» og bedrifter. Sterke byer og kommunesentre gir også et bedre grunnlag for levedyktige grender og bygder.

3. Effektive overganger til kollektivtransport: Knutepunkter av ulike typer og på ulike steder bør utvikles for å sikre at alle får enkel tilgang til et regionalt kollektivtilbud – med tog, buss eller båt. Særlig på lengre reiser mellom de største byene og tettstedene i Innherred og på reiser mellom Innherred og Trondheim kan kollektivtransport være konkurransedyktig med privatbil.

4. Enklere å gå, sykle og reise kollektivt: Bil vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innherredsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid nødvendig å utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt.

Kartet viser de **regionale byer og kommunesentre** i Innherredsbyen (mørk grå bakgrunn) og med **hovedstrukturer i transportsystemet** som binder kommunene sammen; fremfor alt styrket togtilbud på Trønderbanen som er ryggrad i det kollektive systemet og opprustet E6 i aksen mot Trondheimsregionen. I fremtiden kan også hurtigbåt og andre nye tilbud komplettere og styrke det samlede mobilitetstilbudet.

Areal- og transportstrategier

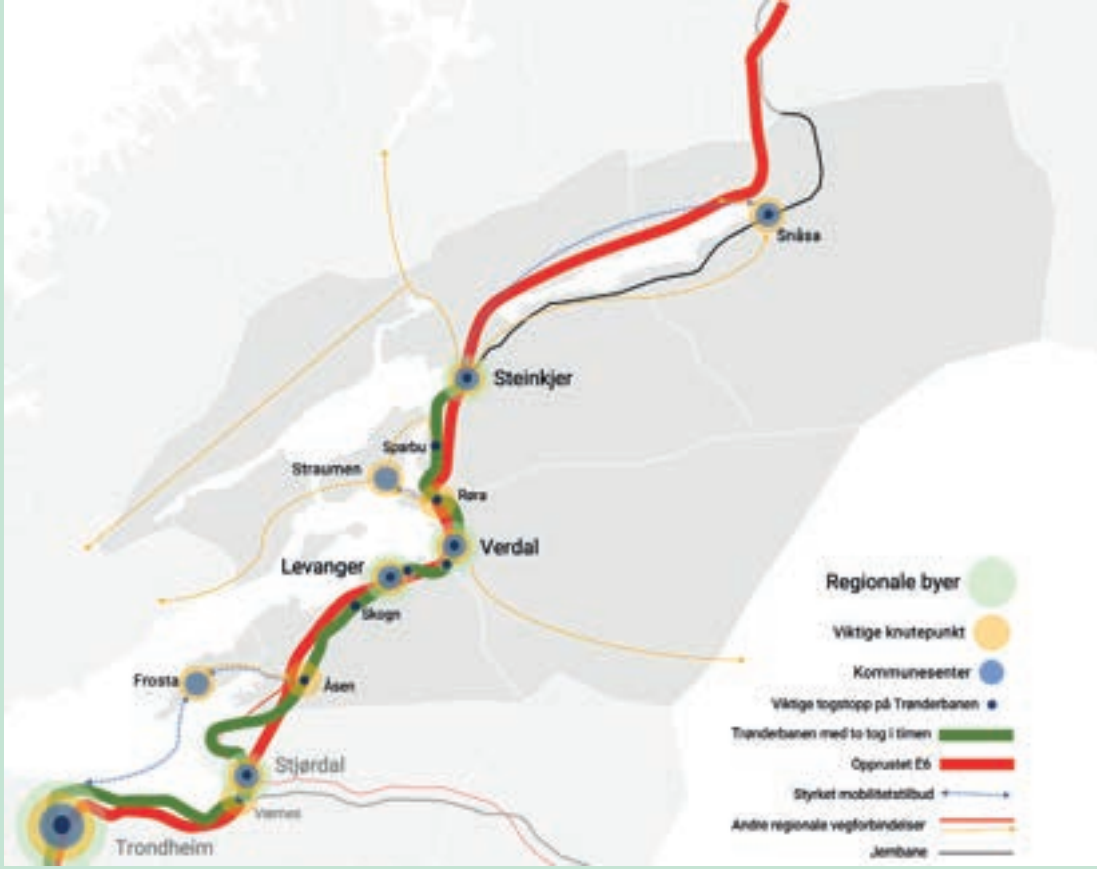
Det er utviklet i alt 15 strategier for arealbruk og transport. I hvert strategikapittel fremgår det nærmere definerte **mål, strategier, prinsipper og anbefalinger**, samt forslag til **handlingspunkter**. I omtalen av strategiene inngår også utdrag fra tilhørende **kunnskapsgrunnlag**.

Det er utviklet fem **arealstrategier**:

- Attraktive byer og lokalsamfunn
- Boligutvikling
- Næringsvekst og -lokalisering
- Handel og tjenestetilbud
- Grønnstruktur

I alt ti **transportstrategier** inngår:

- Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem
- Knutepunkt
- Jernbane og togtilbud
- Hovedveinett
- Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud
- Sykkel
- Gange
- Parkering



- Godstransport og logistikk
- Bredbånd – digital infrastruktur

Handlingsprogram og samarbeidsavtale

I strategien er det definert i alt **33 handlingspunkter**. Etter at en videreføring av prosjektet er formalisert gjennom en forpliktende samarbeidsavtale, vil det være naturlig å gjennomgå handlingsprogrammet på nytt og foreta en nærmere vurdering av hvilke oppfølgingsoppgaver som skal prioriteres først og sist. Det vil da også være naturlig å vurdere nærmere fremdrift og ansvar for gjennomføring av de ulike oppgavene.

For å sikre at strategiarbeidet videreføres, er partene innstilt på å inngå en **forpliktende 5-årig samarbeidsavtale** om areal og transport, gjeldende fra 2022, med tydelig arbeids- og ansvarsdeling.

1. Visjon og mål

1 Visjon og mål

1.1 Visjon

Innherredsbyen skal utvikles til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

Innherredsbyen[1] er Trøndelags nest største byregion. I kommunene, Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa, bor det 70.735 innbyggere pr.1.1.2021 (Kilde SSB).

Kommunene kompletterer hverandre i stor grad og framstår samlet med en variert næringsstruktur. Regionen er rik på natur – med både fjord og fjell. De tre regionale byene har et mangfoldig tilbud av handel, service og tjenester. Steinkjer er lokalitet for offentlig forvaltning, fylkesadministrasjon og forskningsmiljøer. Levanger har et sterkt fag- og forskningsmiljø knyttet til sykehuset og Nord universitet. Verdal er vertskommune for Verdal Industripark – landets tredje største næringspark med over 3000 ansatte. Aker Verdal er største bedrift. Næringsparken inneholder også utviklingsselskaper, næringsmiddelindustri, smelteverksindustri og tradisjonelle entreprenørbedrifter.

Alle de tre regionale byene er handelssentra for sitt nærmeste omland og til dels en større region. Steinkjer betjener med sitt handels- og servicetilbud også Namdalsregionen og for enkelte tilbud området helt opp til Nordland fylke.

By og land går «hand i hand» der et vakkert natur- og kulturlandskap omkranser de enkelte kommunesentra. Innherredsbyen har mange kvaliteter som kan videreutvikles og gi grunnlag for vekst og utvikling i fremtiden.

Innenfor det private næringslivet er det komplette verdikjeder i flere av næringsklyngene. Som f.eks. innen skogbruk og skogindustri med den tunge satsingen på Skogn og Follafoss, og med tradisjonelle sagbruk både på Steinkjer og i Verdal.

Regionen er også stor innen landbruksproduksjon og turisme. «Den Gyldne Omvei» på Inderøy bidrar for eksempel til et utvalg av produkter og opplevelser som er etterspurt av mange. Innherred er unik på kombinasjonen av bioøkonomi og sirkulærøkonomi, i et samarbeid mellom næringsliv, kompetansemiljøene ved NTNU, Sintef, Nord og Nibio og det offensive landbruket i regionen. Dette er en satsing som går inn i regionale-, nasjonale- og EUs prioriteringer.

Frosta er kjent som «matfatet til Trøndelag» på grunn av sitt frodige jordsmonn og en landbruksnæring kjent for tidlige og gode produkter. Frosta er også en spennende reiselivskommune med flere campingplasser, serverings-, og overnattingsbedrifter. Klosterøya Tautra ligger som en perle i Trondheimsfjorden.

Snåsa har et vakkert kulturlandskap omsluttet av mektig villmark, og unike muligheter for frilufsliv, jakt og fiske. Av eldgamle tradisjoner og kunnskap om naturens råvarer, har det vokst fram et nyskapende og kreativt næringsliv. Snåsa er en tospråklig kommune og forvaltningskommune og knutepunkt for sørsamisk språk og kultur.

NHO peker på 4 områder som i fremtiden gir muligheter for bedrifter og næringsliv: En grønnere økonomi, en mer digital økonomi, en mer tjenestebasert økonomi og en mer internasjonal økonomi. Alle disse områdene gir muligheter for vekst og utvikling i Innherredsbyen – ikke minst innen industri, reiseliv, kunnskapsnæringer som for eksempel bioøkonomi og hele den blå-grønne sektor.

En mulighet for ytterligere utvikling er å koble Innherredsregionens infrastruktur enda tettere til Trondheims-regionen. En kraftfull satsning både på en sikker, rask og miljøvennlig jernbane og ny, trafikksikker vegforbindelse, vil bidra til et enda større felles bo- og arbeidsmarked. En slik satsning vil være svært positivt for den videre utviklingen av Innherred som en samlet region i vekst.

1 Ifølge Store norske leksikon er **Innherred** et distrikt som består av byer og bygder rundt de indre delene av Trondheimsfjorden. Avgrensningen er ikke entydig.
Innherredsbyen er i dette dokumentet er betegnelsen på den **flerkjernede regionbyen** bestående av kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa. Innherredsbyen er samtidig et **prosjekt** om utvikling av en felles areal- og transportstrategi for de seks kommunene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Endelig er Innherredsbyen en **arena** for kunnskap, samordning og samhandling om stedsutvikling og utvikling av transportsystemet i regionen.

1.2 Mål

Hovedmål

Innherredsbyen ønsker å nå følgende hovedmål:

- **Innherredsbyen utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.**
- **Regionen når nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål.**
- **By- og tettsteder utvikles til kompakte og levende sentrumsområder.**
- **Regionen oppnår økt konkurransekraft i nasjonale prioriteringer av samferdselsprosjekter (NTP).**
- **Sentrene har gode knutepunkt som sikrer enkle overganger og et sammenhengende («sømløst») transporttilbud.**
- **Sykling, gange og kollektivtransport gis konkurransefortrinn.**

Målene til Innherredsbyen følger opp flere av FNs bærekraftsmål; Særlig relevante er målene 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn, 9: Industri, innovasjon og infrastruktur og 17: Samarbeid for å nå målene. Men også målene 3: God helse og livskvalitet, 4: God utdanning, 13: Stoppe klimaendringene, 14: Livet i havet og 15: Livet på land, blir berørt i Innherredsbyens arbeid med felles areal- og transportstrategi.

Effektmål

Innherredsbyen ønsker å oppnå følgende resultater gjennom felles strategiutvikling:

- **Regionen oppnår større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer.**
- **Mer samordnet areal- og transportutvikling i regionen.**

Prosessmål

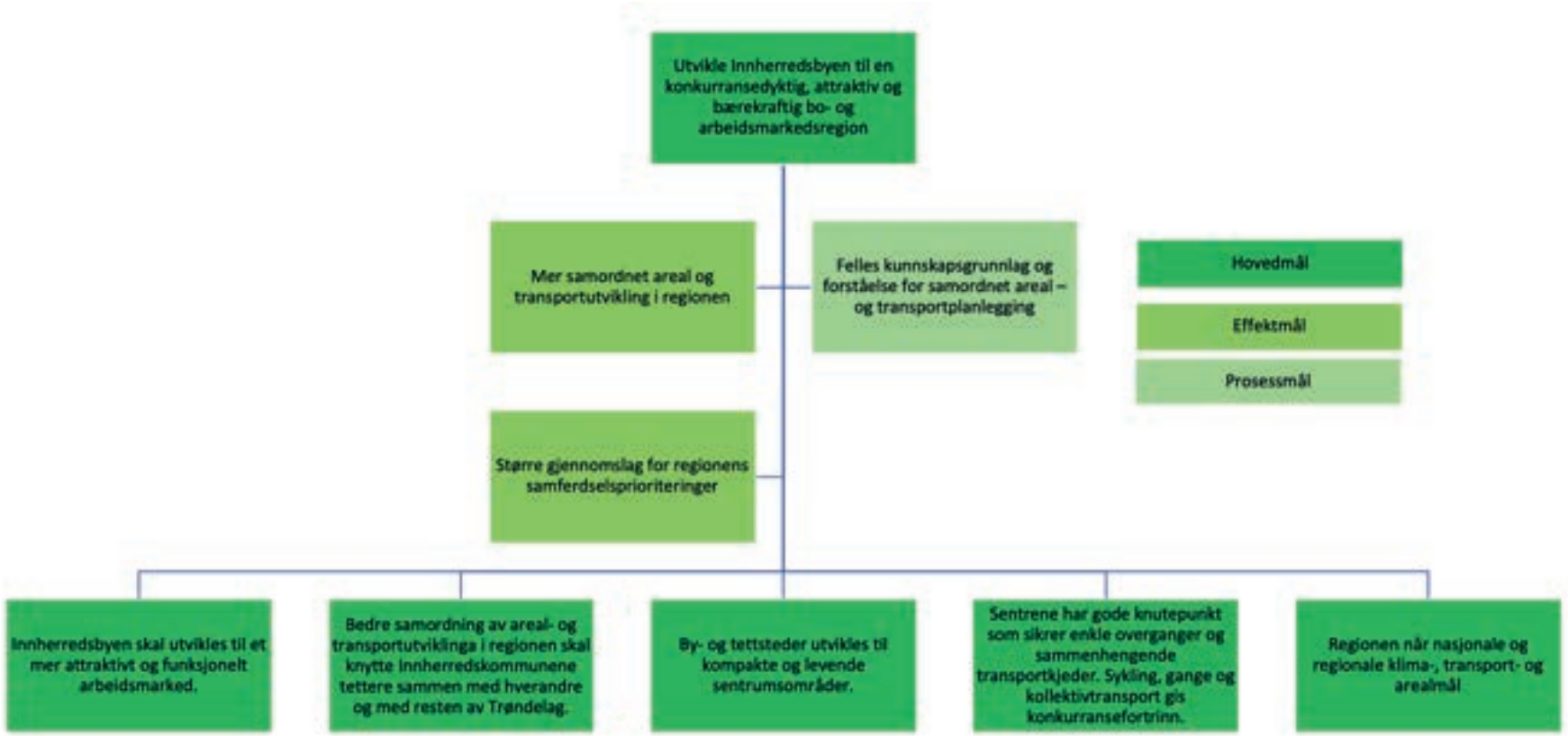
Innherredsbyen er et utviklingsprosjekt som skal resultere i en felles areal- og transportstrategi, og samtidig en ny samarbeids- og utviklingsarena med både administrative- og politiske møteplasser / fora.

Følgende prosessmål er definert for utviklingsprosjektet:

- **Ny kunnskap og kunnskapsdeling skal gi alle parter i prosjektet økt kompetanse.**

I tillegg er det en ambisjon for Innherredsbyen at prosessen skal bidra til varig bedre samarbeid mellom alle aktører med ansvar innen areal og transport; både kommuner, fylkeskommune og relevante statsetater. For å lykkes er det også viktig å fortsette med et tett og godt samarbeid og gode prosesser med næringsliv, øvrig organisasjonsliv, ungdom og innbyggere ellers.

Oppsummering av visjon og mål for Innherredsbyen



1.3 Innherredsbyen i en større sammenheng

Felles areal- og transportstrategi er et svar på overordnede forventninger og føringer

Strategiarbeidet er forankret i både nasjonale og regionale føringer. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) fra 2014 poengterer viktigheten av å se arealbruk og transportløsninger i sammenheng.

Nasjonale forventninger til fylkeskommunene og kommunene, vedtatt 14. mai 2019, vier mye plass til bærekraftig areal- og transportplanlegging. Mens forventningene fra 2015 var mest opptatt av nullvekstmål i storbyene gjelder de nye forventningene bærekraftig utvikling av byer og tettsteder generelt. Regjeringen understreker også betydningen av regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner for å avklare spørsmål som går på tvers av kommunegrenser.

Prosjektet Innherredsbyen er forankret i Trøndelagsplanen, fylkeskommunens

samferdselsstrategi og mobilitetsstrategi. Areal- og transport er også et tema med eget kapittel i Regional plan for arealbruk (RPA) i Trøndelag, som er under utarbeidelse. Strategien for Innherredsbyen vil på samme måte som føringene i IKAP2 (Interkommunal Arealplan – versjon 2) og Byvekstavtalen for Trondheimsregionen, bli førende for innholdet i RPA. Det planlegges store infrastrukturprosjekter i regionen og det er derfor viktig å samordne aktørene slik at alle bidrar til en best mulig bolig-, nærings- og arbeidslivsutvikling i Innherredsregionen.

RPA gjelder for hele Trøndelag og har tidshorisont 2030. Planen har hovedfokus på arealbruk og inneholder planretningslinjer til bruk i arealplanlegging. RPA er en plan etter plan- og bygningsloven og har en sterkere formell betydning i forvaltning av arealsaker enn det strategien for Innherredsbyen har.

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen gjelder en avgrenset region og har tidshorisont 2040. Strategien har hovedfokus på samordning av arealbruk og transportsystem. Strategien for Innherredsbyen omfatter også utvikling av transporttilbudet som ikke nødvendigvis krever endret arealbruk, men andre former for tilbudsforbedringer; f. eks. økt frekvens i togtilbudet, nye informasjons- og billetteringssystemer i kollektiv-trafikken, teknologiutvikling og nye mobilitetstilbud, nye finansieringsordninger osv. Strategien har ingen formell juridisk betydning i forvaltning av arealsaker, men kan likevel være viktig for beslutninger og samhandling partnerne imellom. Det at innholdet i strategien er utviklet i tett samarbeid med alle involverte parter har vært viktig. Konsensus om anbefalinger og forslag til handlingsprogram er et godt utgangspunkt for senere oppfølging.

Statlige føringer og mål gis en regional tilpasning

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har bl.a. følgende mål:

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
- Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.
- I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

Areal- og transportstrategi for Innherredsbyen innebærer at ovennevnte og andre nasjonale mål og føringer for areal- og transportplanlegging og klima gis en konkretisering med regional og lokal tilpasning.

Et tettere samarbeid i areal- og transportpolitikken vil kunne gi Innherredsbyen økt gjennomføringskraft i samferdselssaker samtidig som antallet konfliktsaker i arealpolitikken reduseres. Næringslivet vil kunne få større forutsigbarhet i lokaliseringssaker.

Nærmere om klimautfordringen

Areal- og transportstrategien er ikke en «klimaplan», men en strategi som er ett bidrag for å omstille samfunnet til et lavutslippssamfunn. Strategiene er avgrenset til areal- og transportområdet og tilpasset den nasjonale politikken på dette området. Strategien støtter opp under klimaarbeidet i Trøndelag, hvor det å legge til rette for bærekraftige areal- og transportløsninger er sentralt.

Klimautfordringen er i dag den viktigste utfordringen det globale samfunnet står overfor. Det langsiktige målet er at konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren skal stabiliseres på et nivå som forhindrer en farlig og negativ menneskeskapt påvirkning på klimasystemet. Dette målet har blitt konkretisert gjennom Parisavtalen (desember 2015). Norge har forpliktet seg til 40 % reduksjon av klimagassutslippene innen 2030 sammenlignet med 1990-nivået.

Å operasjonalisere dette globale målet til strategier og tiltak for areal- og transportpolitikken i Innherredsbyen innebærer at arealer må utnyttes mer bærekraftig og transporten må bli mer klimavennlig. Dette er vektlagt i utformingen av de etterfølgende strategier.

2. Utfordringer, trender og muligheter

2 Utfordringer, trender og muligheter

2.1 Dialogsamlinger og verksted med innspill til strategiarbeidet

I prosessen med å utvikle en felles areal- og transportstrategi, har det vært vektlagt å involvere fagfolk, næringsliv, politikere, ungdom og organsiasjonsliv for øvrig. Gjennom medvirkningsprosessen har det fremkommet innspill om en opplevd virkelighet i Innherredsbyen. Innspillene, som både tar for seg utfordringer og muligheter, supplerer statistikk og kunnskapsgrunnlaget for øvrig.

Underveis i arbeidet har det blitt avholdt tre større dialogsamlinger. I desember 2019 ble det gjennomført en fysisk dialog- og kunnskapssamling i Verdal. Etter at korona-pandemien inntraff har det blitt gjennomført et digitalt webinar i mai 2020 og et digitalt verksted i mars 2021. I tillegg har det høsten 2020 blitt avholdt politisk verksted på Frosta, møte med næringsforeningene i Innherred og et arbeidsverksted med representanter fra Ungdommens fylkesutvalg.

Fra første dialog- og kunnskapssamling i Verdal i desember 2019.

Foruten god involvering har det vært et ønske at strategiarbeidet er kunnskapsbasert. I prosjektet har det gjennom prosessen blitt utarbeidet en rekke rapporter. Alle disse er tilgjengelige på www.innherredsbyen.no.

Dokumentasjon fra dialogsamlinger og verksteder:

- Dialogsamling 1:
  Oppsummering fra temasamling om *Kunnskapsgrunnlaget,* desember 2019.
- Dialogsamling 2:
  Webinar med opptak av samlingen: *Fra kunnskap til strategi,* mai 2020.
- Rapport fra politikerverksted:
  Areal- og transportstrategi for Innherredsbyen, september 2020.
- Rapport fra ungdomsverksted:
  Innherredsbyen i fremtiden, oktober 2020.
- Dialogsamling 3:
  Oppsummering og opptak fra samlingen: *Fra strategi til handling,* mars 2021.03.29

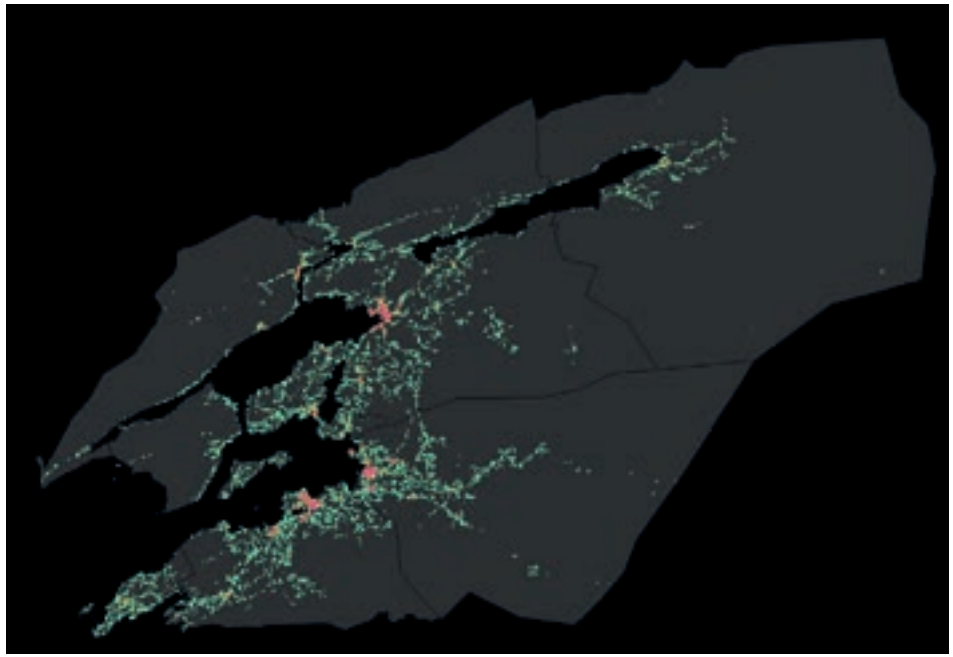
Følgende temarapporter er utarbeidet i løpet av prosessen:

- *Reisevaner på Innherred – nøkkeltallsrapport*, Innherredsbyen og NTNU, mai 2020.
- *Kunnskapsgrunnlaget: Befolkning, bolig, næring, arealbruk og reisevaner*, Innherredsbyen, oktober 2020.
- *Innherredsbyen – vekst og attraktivitet,* Telemarksforskning, mars 2021.

2.2 Utfordringer

Spredt utbyggingsmønster skaper mobilitetsutfordringer for unge og eldre

På Innherred er det et spredt utbyggingsmønster som skaper et stort transportbehov. Det er ressurskrevende å dekke hele regionen med et godt kollektivtilbud. Arealbruken er basert på bilbruk og dette skaper særlige utfordringer for unge og eldre uten førerkort. Disse gruppene får dermed begrenset sin mobilitet og blir avhengig av skyss eller et begrenset kollektivtilbud. Mange bor slik til at det er for langt å gå eller sykle til daglige gjøremål.



Bosetting på Innherred i rutenett på 250x250 meter. Antall bosatte.
Kilde: Geodata og SSB.

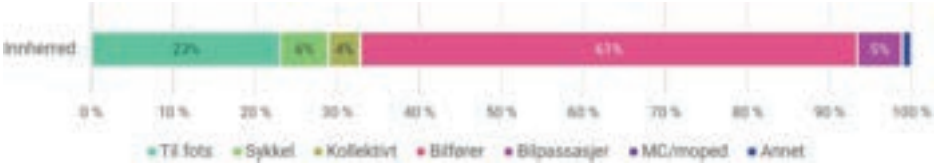
I dialogsamlinger har flere pekt på at arealbruken må bli mer gjennomtenkt og kommunene må i større grad styre hvor ulike funksjoner og virksomheter kan lokalisere seg. De tjenesteytende næringene og store kontorbygg bør ligge nært jernbanestasjonene for å åpne arbeidsmarkedet for hele regionen og gjøre det enklere å reise uten bil.

Det er et nasjonalt mål at utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Reisevaner med høy andel bilbruk og lav kollektivandel

Transportsystemet på Innherred er basert på god tilrettelegging for bilbruk. For de med førerkort er det raskt og effektivt å forflytte seg rundt i regionen. Det er betydelig pendling mellom kommunene på Innherred. Pendling muliggjøres blant annet av relativt korte reiseavstander med bil og forholdsvis god transportinfrastruktur på veg og bane.

Det er ikke overraskende at reisevanene på Innherred i stor grad er bilbasert. Men potensialet for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt er til stede.



Reiseandel med ulike transportmidler for alle typer reiser for bosatte i Innherredsbyen. Kilde RVU Innherredsbyen 2020.

Reisemiddelfordelingen på alle reiser sett under ett er ganske lik mellom bosatte i de ulike Innherreds-kommunene. 66% av alle reiser foretas med bil eller som bilpassasjer. 23% av reisene foregår til fots, 6% med sykkel og kun 4% av reisene foretas med kollektivtransport.

Dersom de tre «grønne» reisemidlene gange, sykkel og kollektivt ses under ett har bosatte i bykommunene Steinkjer, Levanger og Verdal marginalt høyere «grønn»

reiseandel enn de som er bosatt i distriktskommunene. Det er imidlertid ikke bostedskommune som er avgjørende for hvor stor andel «grønne reiser» den enkelte har. Hvor sentralt i kommunen du bor har større betydning.

Bostedets betydning for andel «grønne» reiser i Innherredsbyen. Kilde RVU Innherredsbyen 2020.

Særlig stor betydning har det om bostedet i kommunen er nær en togstasjon som kollektivknutepunkt. Spredtbodde er generelt mer bilavhengige enn de som er bosatt i tettsteder. Personer som har mindre enn 10 minutters gange- eller sykkelavstand til en togstasjon har en høyere «grønn» reiseandel enn de som bor lengre unna. Jo høyere antall service- og tjenestefunksjoner som ligger nært bosted, desto høyere er befolkningens «grønne» mobilitetsandel.

Funnene fra reisevaneundersøkelsen støttes av innspill i medvirkningsprosessen.

Mangelfullt kollektivtilbud:
Kollektivtilbudet på Innherred oppleves å være for dårlig, særlig i grendene og mellom byene. Togtilbudet er viktig, men må videreutvikles. Både innbyggere og næringsliv er veldig avhengig av bil. Det er for eksempel ikke noe tilpasset kollektivtilbud mellom Verdal stasjon og de store arbeidsplassene i industriområdene.

Det kollektivtilbudet som finnes er muligens lite kjent. Mye pendling tilsier at kollektivtilbudet burde vært bedre, særlig mellom stasjoner og arbeidsplasser. Det er ikke noe busstilbud til fritidsaktiviteter på kveldstid.

Trønderbanen er kjempeviktig, men en avgang i timen er lite fleksibelt, særlig med tanke på kortere reiser mellom byene. Det er dårlig korrespondanse mellom fly og Trønderbanen og manglende avganger på kveldstid fra Værnes og nordover. Enkelte togavganger er overfylte, andre tomme. Noen bussruter (for eksempel Levanger-Namsos) er også fulle, andre bussruter går ofte tomme.

Mobilitet er vanskelig for de som ikke disponerer egen bil – bestillingstransport og tilbringertjenester fungerer ikke godt over alt.

For Snåsa er manglende kollektivtilbud en stor utfordring. Pendleravganger til Snåsa og videre til Grong er viktig for kommunens attraktivitet.

Tilrettelegging for gående og syklende kan bli bedre:
Mange reiserelasjoner er korte, men det kan likevel være «umulig» å sykle på grunn av mangelfull tilrettelegging. Bedre infrastruktur for sykkel vil samtidig kunne være bra for folkehelsen. Andre steder er det gode muligheter for å sykle; for eksempel mellom Verdal og Levanger, og på strekningen Mære-Steinkjer.

- Det er flere barrierer mot å bruke sykkel i dag:
- Manglende sykkelparkering med diverse fasiliteter, dusj/garderobe på jobb.
- Vanskelig å kombinere sykkel og kollektivtransport (trygg sykkelparkering på stasjonen).
- Vanskelig eller kostbart å ta med sykkel på tog.
- Dårlig infrastruktur og vinterdrift gjør vintersykling vanskelig.

Mange har gratis parkeringsplass på arbeidsplass:
I dialogsamlinger har flere pekt på at bilene tar for stor plass i bybildet og at arealer heller kan brukes til andre former for møteplasser. Mange mener at bilen er for dominerende i forhold til andre transportmidler. «Så godt som alle har gratis-parkering ved jobb, dette fremmer bilbruk».

Reisevaneundersøkelsen bekrefter denne oppfatningen. Andelen bilførerreiser er 59% blant dem med gratis parkering og 46% blant dem med betalt parkering. Særlig

kollektivandelen er høyere blant dem som må betale for parkering (15%) sammenliknet med dem som har gratis parkering på arbeidsplassen (3%).

Stor biltrafikk skaper miljøbelastning, trafikk-sikkerhets- og framkommelighetsutfordringer gjennom Levanger sentrum.

En av mange overflateparkeringsplasser i Verdal.

Det er i dag en kultur for bilbruk:
Folk på Innherred er vant til å ha det lettvint med bil og god parkeringsdekning. Det er en etablert kultur for å ha og bruke bil. Samkjøring er det lite av - folk kjører helst selv.

Mange kjører bil inn i byene selv på på korte turer. En reisevaneundersøkelse for Levanger viste at 50 % av de som kjørte inn i byen, bodde innen 2-3 km fra sentrum.

Stedene kan bli mer attraktive

Gjennom dialogsamlinger og verksteder har det kommet mange innspill om viktigheten av attraktiv stedsutvikling:

Det har skjedd mye positivt i alle sentrumsområdene de senere årene – stor satsing på forskjønnelse og tiltak som skaper økt aktivitet som parker, møteplasser og kulturbygg i sentrum. Levanger har unike stedskvaliteter i trehusbyen.

I fremtiden ønsker ungdommen seg mer urbanisering, større utvalg av butikker, bedre kollektivtilbud som gjør dem mer uavhengig av bilen og et attraktivt bolig- og arbeidsmarked. Mange vektlegger også et bedre miljø og bærekraftige energiløsninger. Flere ønsker mindre trafikk i byene. Ungdommen har mange ulike steder å møtes i dag, men de kan også tenke seg enda flere.

Studenter ønsker å bosette seg i gangavstand til studiestedet. Det planlegges fortsatt boligområder som krever bilkjøring til arbeidsplasser i sentrumsområder. Det bygges mange like leilighetsbygg i sentrumsnære strøk, disse fylles gjerne opp av godt voksne innbyggere. Arealpotensialet i byer og tettsteder er ikke fullt utnyttet.

Flere sier at de ønsker seg flere sosiale møteplasser, at kvaliteten på ute- og oppholdsarealer bør økes. Det bør legges bedre til rette for myke trafikanter. Ny bruk av arealer som i dag benyttes av biler gir mange muligheter. Også dårlig utnyttelse av private uteområder, bakgårder og tomme lokaler gir muligheter.

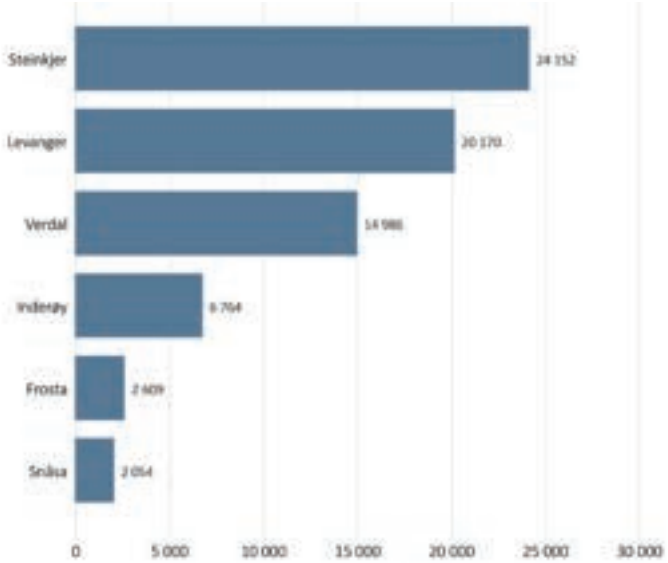
Transportsystemet kan i stor grad omstruktureres der gående, syklende og kollektivresende gis prioritet på bekostning av biltrafikk. Nye gatebruksplaner kan rydde opp i problematiske områder. Kommunene må tørre å gjøre mer kontroversielle grep

I dag er det i for liten grad mulig å ta med «urbaniteten» til bygda. Andre mener at arealene ikke utnyttes godt nok, mye plass går med til parkering, det blir press på dyrka mark og natur-mangfold utenfor sentrumsområder.

Eksempel på nyere leilighetsbygg der uteområdene foreløpig fremstår som lite attraktive.

Svak befolknings- og arbeidsplassvekst

Steinkjer er den største kommunen med 24 152 innbyggere. Deretter følger Levanger med 20 170, Verdal 14 986, Inderøy 6 749, Frosta 2 609 og Snåsa 2 054.

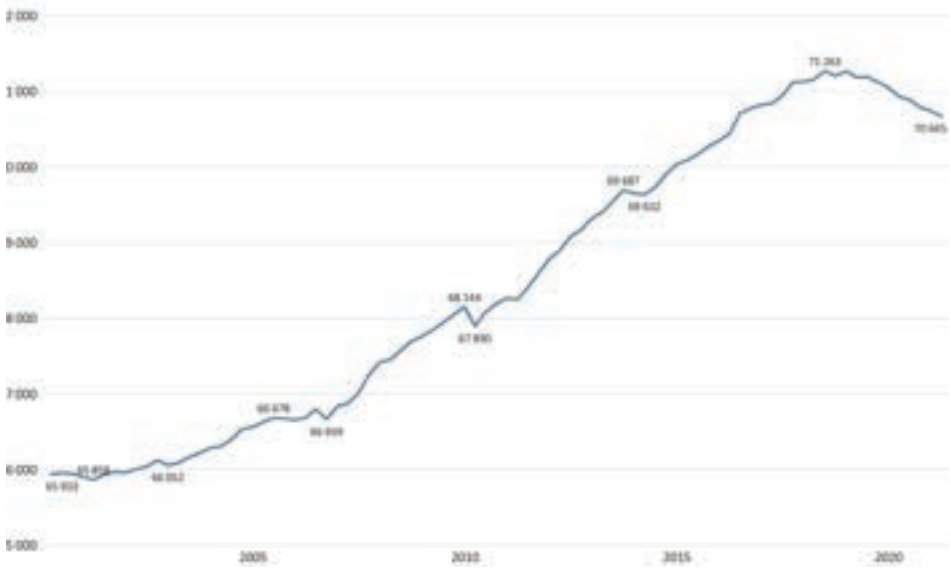


Antall innbyggere i kommunene i Innherredsbyen pr 1.1.2021.
Kilde: Trøndelag i tall / SSB.

Innherredsbyen hadde vekst i folketallet fra starten av 2000, da folketallet var 65 798 til 3. kvartal 2018, da det var registrert 71 199 innbyggere i regionen. Etter det har folketallet vært fallende.

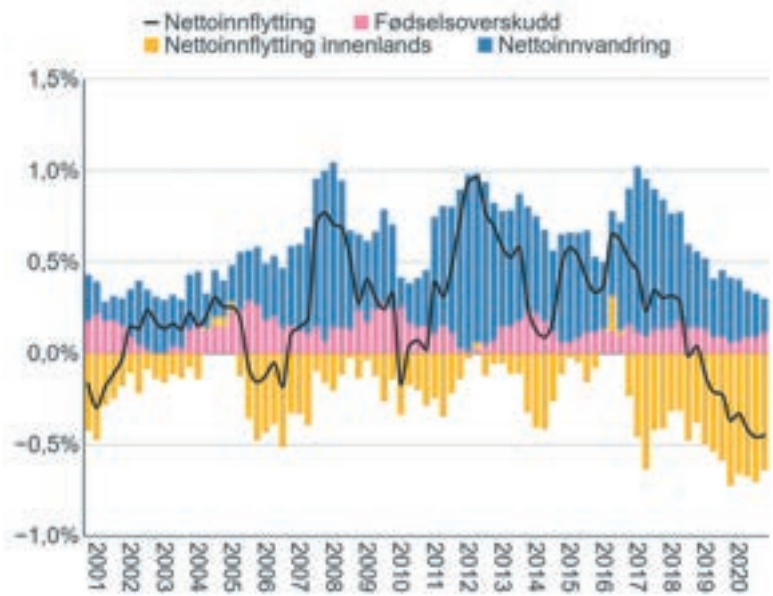
Ved inngangen til 2021 var det 70 735 innbyggere i Innherredsbyen.

Enkelte oppfatter at Innherred ligger i «skyggen av Trondheim». Kollektivrutene i nord legges ned på grunn av for lavt kundegrunnlag og spredt arealbruk. Samtidig er det for de fleste for langt å pendle ved å bo på Innherred og jobbe i Trondheim. For kommunene lengst sør gir nærheten til Trondheim imidlertid potensial for videre vekst.



Utvikling i folketallet i Innherredsbyen, målt hvert kvartal, k=1000.
Kilde: Telemarksforskning 2021.

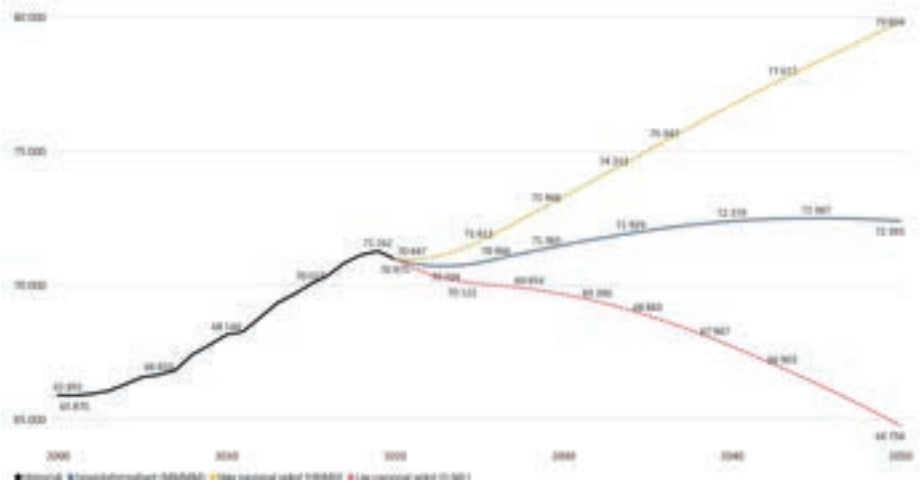
Innherredsbyen har hatt en positiv fødselsbalanse siden 2000. Veksten i folketallet i Innherredsbyen har hovedsakelig kommet som følge av netto innvandring. Siden 2017 har nettoinnvandringen blitt lavere. De siste årene har nettoinnvandringen vært negativ. Den innenlandske flyttebalansen har bidratt negativ til befolkningsveksten i nesten alle periodene. Fra 2017 til 2020 har den innenlandske nettoflyttingen blitt sterkt negativ.



Befolkningsveksten dekomponert i 12-måneders perioder, målt hver kvartal. Kilde: Telemarksforskning 2021.

Veksten ser ut til å bli svak fremover, om man ikke tar nye grep. Ifølge befolknings-prognosen (hovedalternativet til SSB der alle påvirkningsfaktorer er satt til middels) forventes 2,3% vekst fram mot 2050. (Kilde SSB 18.08.2020). Det er store regionale forskjeller mellom kommunene; 3 kommuner får ifølge prognosen vekst: Frosta ca 11%, Levanger over 9%, Inderøy 4,5%, mens 3 kommuner kan forvente nedgang; Verdal ca -0,5%, Steinkjer ca -2% og Snåsa -14%.

Sentralisering er en utfordring i hele landet og Innherred er intet unntak. Viktige funksjoner for samfunns-beredskap; som ambulanse og politi er under press.



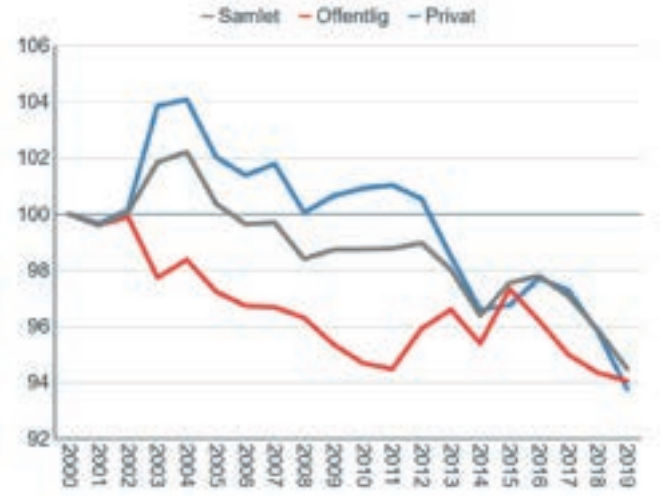
Befolkning i Innherredsbyen 2000-2050 med prognoser fra SSB i tre alternativer.

Det var registrert 19 534 arbeidsplasser i næringslivet i Innherredsbyen på slutten av 2019. Det var flere arbeidsplasser enn i 2000, da det var 17 983 arbeidsplasser i næringslivet, men færre enn i 2012 da det var 20 586. Det har altså vært en vekst i antall arbeidsplasser i næringslivet siden 2000, men nedgang siden 2012. Antall arbeidsplasser i offentlig sektor har økt i Innherredsbyen, som i resten av landet.

Antall arbeidsplasser i offentlig og privat sektor i Innherredsbyen. Kilde: Telemarksforskning 2021.

I figuren under har Telemarksforskning vist utviklingen i antall arbeidsplasser i Innherredsbyen i forhold til utvik-lingen i Norge. Utviklingen er først indeksert slik at nivået i 2000=100. Deretter har de sett på indeksens utvikling i forhold til indeksen for Norge. En indeksverdi på 100 betyr at utviklingen er den samme som i landet.

Figuren viser at arbeidsplassveksten i Innherredsbyen har vært vesentlig svakere enn veksten i landet. Både i næringslivet og i offentlig sektor har det vært omtrent seks prosentpoeng svakere vekst i Innherredsbyen enn i resten av landet.

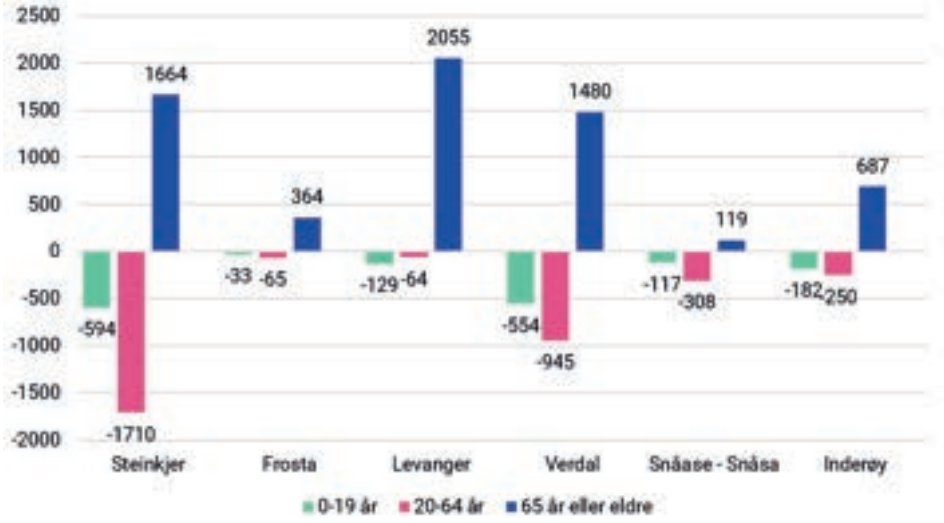


Utvikling av antall arbeidsplasser i Innherredsbyen indeksert slik at nivået i 2000=100, relativt til indeksen for Norge. Kilde: Telemarksforskning 2021.

Særlig utfordring med nedgang i folketallet i yngre aldersgrupper

Innherredsbyen forventes samlet sett vekst fremover mot 2050, men om man studerer demografisk utvikling nærmere, er det ingen grunn til å se lyst på prognosene. Alle kommunene forventer nedgang i folketallet i de yngre aldersgruppene under 65 år. Veksten skyldes altså at det er sterk vekst i aldersgruppen 65 år eller eldre.

Hvordan kan Innherredsbyen snu denne utviklingen og i større grad tiltrekke seg unge og folk i yrkesaktiv alder. Innherredsbyen har jo kvaliteter som det kan bygges videre på? Ungdommen etterspør mer urbanisering, god stedsutvikling og kollektivtilbud. Også styrking av utdanningsinstitusjoner og utdanningstilbudet regionalt er viktig og med sterkere kobling mellom studenter og lokalt næringsliv.



Aldersfordelt befolkningsprognose for Innherred. Endring 2020-2050. SSB hovedalternativet (MMMM).

2.3 Trender

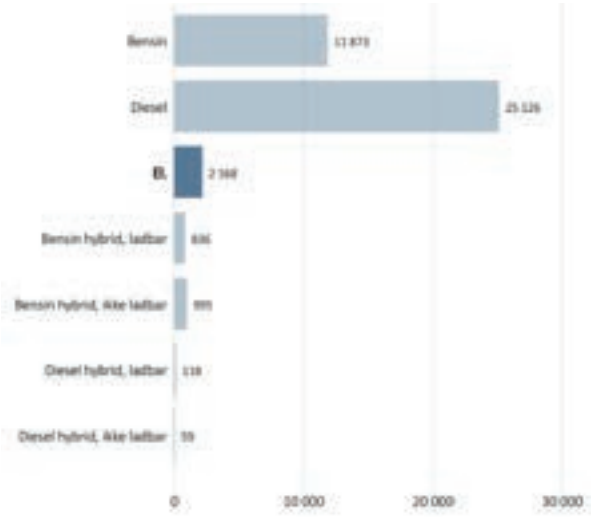
Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030?

Trendbeskrivelsene peker på en utvikling vi med dagens kunnskap ser på som sannsynlig, og Innherredsbyen er en del av denne utviklingen.

KPMG sin rapport Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030 peker særlig på fem trender:

Trend 1: Grønnere transport

Rapporten konkluderer med at mer klimavennlige transportmidler er den aller viktigste trenden fram mot 2030. Trenden er særlig knyttet til elektrifisering, men også biogass og hydrogen kan bidra. Det er lagt sterke politiske føringer for å redusere utslippene i transportsektoren med tilhørende virkemiddel, og folk flest er positive til å ta i bruk mer klimavennlige transportformer. Endringsprosessen er allerede godt i gang for særlig personbiler, busser og ferjer, og rapporten argumenterer for at den vil slå inn enda sterkere etter hvert som de ulike teknologiene modnes. Når vi kommer til siste halvdel av 2020-tallet spår rapporten at det vil være mer lønnsomt å velge fossilfritt på de fleste transportområder. Oppsummert vil denne trenden ha kuttet utslippene betydelig når vi kommer til 2030.



Det er registrert 2 168 elbiler i Innherredsbyen per 2020, som utgjør 5,3 % av bilparken. Kilde: Trøndelag i tall/ SSB tabell 11823

På sikt vil alle kollektive transportmidler kunne driftes uten bruk av fossile drivstoff. Allerede i dag er det mange elektriske busser i drift i Norge, det pågår en elektrifisering av jernbanestrekninger som tidligere ikke var elektriske og det pågår en teknologisk utvikling av hurtiggående miljøvennlige passasjerbåter og ferger.

Trend 2: Fra eierskap til tilgang
Ny teknologi er også den viktigste driveren for overgang fra eierskap til tilgang. Det kan dreie seg om nye mobilitetsplattformer som skreddersyr reisen for deg og forenkler billettbestilling og betaling. Teknologiske løsninger gjør det også enklere å koble tilbydere og brukere av transport – for eksempel for å få til samkjøring og bildeling. Disse løsningene vil redusere behovet for å eie egne biler og kunne redusere familiens transportkostnader vesentlig.

Trend 3: Autonomi
Innfasing av selvkjørende biler vil i perioden mot 2030 forventes å transformere mobilitetsmarkedet ytterligere. Vi kan forvente at mange kollektivkjøretøy i bruk får redusert størrelse når sjåførkostnaden elimineres og dermed blir kollektivtransporten mer fleksibel og mer konkurransedyktig. Også tidskostnader knyttet til lading reduseres når bilen mangler sjåfør. Det er dermed forventet at selvkjørende biler vil forsterke elektrifiseringstrenden.

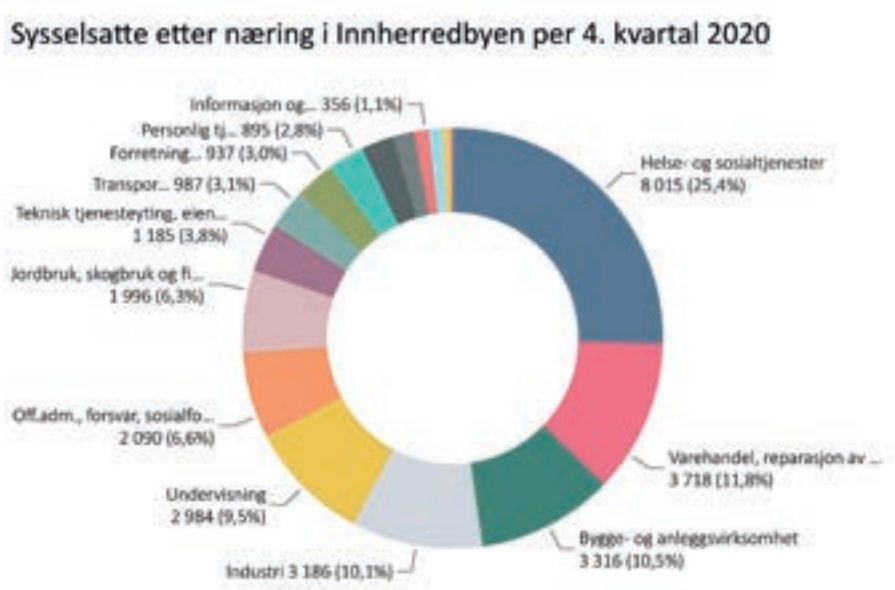
Trend 4: Urbanisering
I 2030 vil det være rundt 6 millioner mennesker i Norge. Det er forventet at mye av befolkningsveksten vil skje i og rundt byene. Om befolkningsveksten møtes med en helhetlig planlegging av infrastruktur, boliger, arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og handel, er det potensial for store utslippskutt. Urbaniseringen gir lavere transportbehov og bedre forutsetninger for kollektivtrafikk og begge deler fører til mindre utslipp og redusert fotavtrykk for transport.

Trend 5: Digitalisering
Digitalisering medfører store endringer for samfunnet og måten vi organiserer oss på. Allerede i dag er de fleste av oss på nett. Det betyr at flere kan jobbe hjemmefra, noe som allerede vises i redusert transport på fredager. Ny teknologi kan redusere behovet for fysiske møter ytterligere.

Erfaringene fra korona-pandemien vil ytterligere kunne forsterke effekten av digitalisering ved at stadig flere nå behersker digitale kommunikasjonsplattformer.

2.4 Muligheter

Kompletterende bo- og arbeidsmarkeder
Næringslivet i regionen er variert, jfr kapittel 1.1. Innherredsbyen oppleves i stor grad som et felles bo- og arbeidsmarked. Kommunene kompletterer hverandre med arbeidspasser innen industri, bygg og anlegg, varehandel, offentlig og privat tjenesteyting, utdanning, forskning, administrasjon og landbruk.



Sysselsatte fordelt på næringsgrupper på Innherred i 2019. Kilde SSB.

I Verdal er det ca 75% av arbeidsplassene i konkurranseutsatt virksomhet, dette gjør arbeidsplasser sårbare for svingninger i markedet. Samlet sett så fremstår regionen likevel som robust. Det er mange store og stabile arbeids-plasser som sykehus, Norske Skog, universitet og skoler, statlige- og regionale etater.

Verdal Industripark. Kilde: Verdal Næringsforum

Mange pendler mellom kommunene og spesielt inn til de tre største byene. Pendling er ofte nødvendig for en i familien. Mange opplever at det er relativt korte avstander med daglig reisetider omtrent som om man var bosatt i Trondheim.

I Innherredsbyen oppleves det generelt for lav tilgang til arbeidskraft. Det er særlig krevende å rekruttere personer med høyere utdanning (jurister, helsearbeidere, ingeniører) – men Innherred kan tilby jobbene! Dette gir muligheter for vekst i fremtiden.

Gode oppvekstvilkår og sterk frivillighet

Innherred oppleves som et trygt og fint sted for barn og unge å vokse opp. Det er nærhet til alt, lite kriminalitet og god tilgang på sykehus og helsetjenester. Samfunnet er oversiktlig og det er generelt gode oppvekstvilkår.

Frivilligheten står sterkt innen idrett og kultur. Frivilligheten bidrar også til samskaping og fellesskapsfølelse. Det er et bra botilbud og et differensiert arbeidsplasstilbud. Det er også et godt tilbud innen videregående opplæring.

Innherred har noen komparative fortrinn sammenliknet med Trondheim; bl.a. rimeligere boliger. Nærheten til Trondheim gir samtidig tilgang til funksjoner som kun større byer har.

I oktober 2020 ble et ungdomsverksted avholdt i Verdal med deltakere fra Ungdommens fylkesutvalg. Ungdommen gir uttrykk for å trives på Innherred. Mange vil gjerne reise ut for å studere, men ønsker seg hjem igjen etter studiene. Ungdommen setter pris på mange kvaliteter ved regionen; naturen og turmuligheter, kortreist mat, skoletilbud på videregående, fritidstilbud og mange yrkesfaglige arbeidsplasser.

Ungdommen har tro på at by og land kan samarbeide om utvikling i regionen. De ser ingen motsetning mellom utvikling i byer og bygder. Samarbeid kan gjøre både byer og omegnskommuner attraktive. Mer samhold og samarbeid vil øke trivselen.

En engasjert gjeng ungdommer på verksted om Innherredsbyen.

Mange gode kvaliteter

På Innherred er det både by- og bygdekvaliteter – «rurbane» kvaliteter. Mange setter pris på at det både finnes små grender og små byer, og at Trondheimsområdet ikke er for langt unna. Det er nærhet til mange tilbud lokalt og relativt kort avstand til flyplass med muligheter for å nå ut i verden.

I alle kommuner er det nærhet til- og et mangfold i naturopplevelser; både fjord og fjell med mulighet for jakt og fiske. Det er mange gode, tilrettelagte turstier og topp-turmuligheter som gjør dørstokkmila lettere – bra for folkehelsa. Hele regionen har tilgang på gode råvarer og lokalprodusert mat.

Innherred har et bredt mangfold av idretts- og kulturtilbud, og en svært aktiv frivillighet som gjør seg gjeldende innenfor både idrett, amatørteater og musikkliv med mere. I tillegg nyter vi godt av flere kunstnere og institusjoner i regionen, som også gir innbyggerne og tilreisende tilgang på profesjonelle kulturopplevelser.

Samlet sett har Innherredsbyen bokvaliteter mange verdsetter høyt. Bedre kommunikasjon til omverden om Innherredsbyens kvaliteter, kan gi nye muligheter.

Turneteatret i Trøndelag, lokalisert i Verdal sentrum.

Mer samarbeid og samordning

Det har tradisjonelt vært en tendens til interne kamper på Innerred, ikke bare i fotball, men om lokalisering og utvikling. Etter fylkessammenslåingen har det blitt tydeligere at en slik mangel på felles strategi kan være negativt for alle kommuner på Innherred. Derfor er det viktig å bygge kommunene tettere sammen for å få mer gjennomslag, både i fylket og nasjonalt..

På første dialogsamling i Verdal i desember 2019 ble det sterkt understreket et behov for bedre samarbeid og samhandling på Innherred. Underveis i prosessen synes holdningen og samarbeidsånden å ha vært i sterk utvikling. Ordførerne i styringsgruppa for Innherredsbyen har i flere omganger stått sammen om saker; for eksempel i innspill til Nasjonal transportplan 2022-33. Kommunene har nå etablert Innherred regionråd – et interkommunalt politisk råd.

Gjennom strategiprosessen har det utviklet seg et nært og godt politisk samarbeid kommunene imellom på Innherred. Trolig vil det fortsatt være behov for å arbeide for godt samspill og samarbeid i alle deler av Innherreds-samfunnet både adminsitrativt, i næringsliv og i organisasjonsliv for øvrig. At det politiske miljø nå går foran lover godt for videre samarbeid.

Ordfører og sentrale politikere fra kommunene på Innherred samlet til politikerverksted på Frosta.

Nå har det blitt typisk å framsnakke hverandre på Innherred, unne hverandre suksess og samarbeide om nye prosjekter. En større tillit til hverandre er etablert og troen er til stede på at det lønner seg å stå sammen i kampen om nasjonale prioriteringer innen samferdsel, distriktsutvikling, belønningsordning for mellomstore byområder og at mindre byer og kommuner, utenfor storbyområdene, er viktige for vekst og utvikling.

Teknologiutvikling, energiomstilling og framvekst av «blå-grønne» næringer

Innherred kan utnytte bedre de kvaliteter som finnes, f eks kan nye arbeidsplasser og reiselivet utvikles videre basert på lokale råvarer og unike naturkvaliteter. Kommunene kan samarbeide mer om markedsføring og profilering.

De tre regionale byene kan videreutvikle seg med utgangspunkt i sine sterkeste kvaliteter - universitetsbyen Levanger, industribyen Verdal, administrasjonsbyen Steinkjer. Ved å styrke de urbane kvalitetene i byene kan hele regioen fremstå mer attraktiv for ungdom og «hjemflyttere»

Teknologiutvikling med overgang til «grønnere» transport, elektriske- og selvkjørende biler og busser kan redusere dagens ulempener ved et spredtbygd utbyggingsmønster og høy bilbruk.

Innherredsbyen har gode forutsetninger for å videreutvikle «blå-grønne» næringer som kan få betydelig vekst internasjonalt. Regionen har industriell kompetanse og betydelig med areal. NHO peker bl.a. på muligheter innen:

- Behov knyttet til global energiomstilling.
- Potensiale for ytterligere økt elektrisitetsproduksjon gjennom vann og vindkraft.
- Stort marked inne sol, vind, batterier og hydrogen.
- Maritime næringer; både grønn skipsfart, ferger, deep-sea, havvind og hav-bruk.
- Sirkulær økonomi der ressursene i større grad enn i dag gjenbrukes til ny økonomisk aktivitet.
- Utnyttelse av biologiske ressurser fra skog, jord og hav.

3. Regional areal- og transportstruktur

3 Regional areal- og transportstruktur

3.1 Viktige strategiske grep

Visjonen for Innherredsbyen er å bli en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion. Det skal bo folk i hele Innherredsbyen, både i byer og bygder – og regionen skal framstå som attraktiv å etablere seg i for næringslivet. For å få dette til må det tas tydelige retningsvalg.

For at Innherredsbyen, som en samlet region nord for Trondheim, skal bli mer konkurransedyktig og bærekraftig, må framtidig arealutvikling i sterkere grad samordnes med framtidige investeringer i et miljøvennlig transport-tilbud. Samordning av arealbruk og transport er helt nødvendig dersom en større andel av reisene skal kunne foregå med miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel og kollektivtransport (tog, busser og båter).

Sammen for attraktivitet og grønne reiser

Innherredsbyens slagord er «sammen for attraktivitet og grønne reiser». Viktige strategiske grep for framtidig utvikling er:

1. **Knytte sammen:** Transportsystemet må utvikles i tråd med mål for Innherredsbyen om å knytte kommunene tettere sammen med hverandre og med resten av Trøndelag.

2. **Attraktive steder:** Stedsutvikling bør særlig støtte opp om framtidige jernbaneinvesteringer og et bedre togtilbud. Byene og kommunesentrene bør utvikles til levende og attraktive steder med urbane kvaliteter som tiltrekker unge tilflyttere, «hjemflyttere» og bedrifter. Sterke byer og kommunesentre gir også et bedre grunnlag for levedyktige grender og bygder.

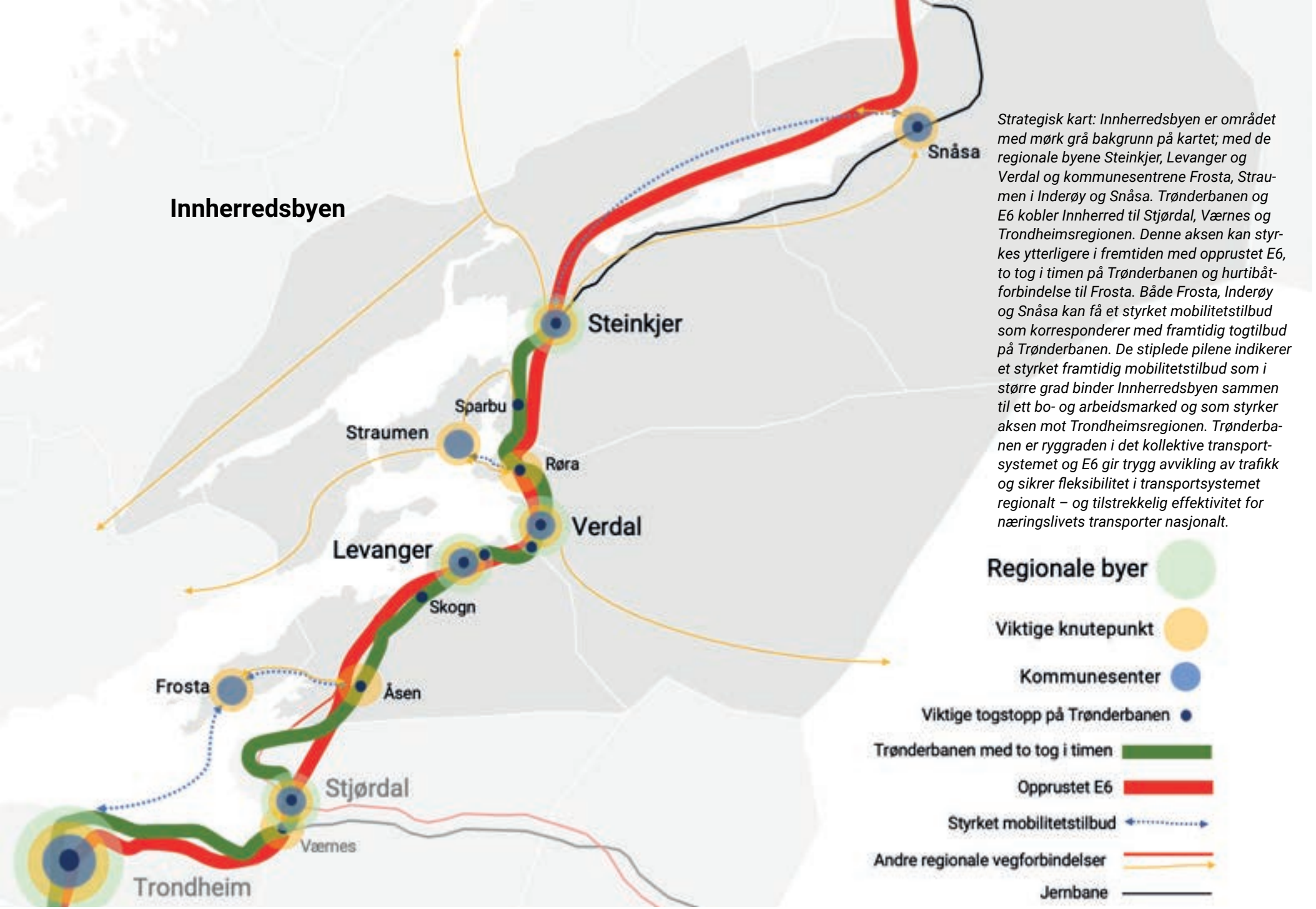
3. **Effektive overganger til kollektivtransport:** Knutepunkter av ulike typer og på ulike steder bør utvikles for å sikre at alle får enkel tilgang til et regionalt kollektivtilbud – med tog, buss eller båt. Særlig på lengre reiser mellom de største byene og tettstedene i Innherred og på reiser mellom Innherred og Trondheim kan kollektivtransport være konkurransedyktig med privatbil.

4. **Enklere å gå, sykle og reise kollektivt:** Bil vil også i fremtiden spille en viktig rolle i Innherredsbyen på strekninger der det ikke er tilgjengelig et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid nødvendig å utvikle strategier som reduserer bilavhengigheten og som gjør det enklere å velge å gå, sykle eller reise kollektivt. Selv om teknologiutvikling kan redusere ulempene med bilbruk, tar personbiler mye plass når de er parkert og bidrar ikke til trivelige uteområder i byer og tettsteder. Biltrafikk kan tidvis forårsake trengsel og forsinkelser på flaskehalser i vegnettet. Trafikk gir uheldige miljøeffekter i form av støy og forurensning og kan skape trafikkfarlige situasjoner for myke trafikanter. Reisevaneundersøkelsen viser at innbyggere i Innherredsbyen foretar mange korte turer i løpet av en dag, flere av disse bør i fremtiden kunne skje til fots, med sykkel / el-sykkel eller andre former for mikromobilitet.

Strategisk kart over Innherredsbyen

Strategien er langsiktig og gjelder fram mot 2040. Samordnede areal- og transportstrategier skal sikre at alle aktører i Innherredsbyen drar i samme retning og slik at innbyggere og næringsliv får mest mulig effekt av satsninger og investeringer. En felles satsning på utvikling av byer, tettsteder og transporttilbud i regionen skal over tid gi positive effekter for den enkelte kommune, for Innherredsbyen som helhet og for Trøndelag.

Kartet viser de regionale byer og kommunesentre i Innherredsbyen og med hovedstrukturer i transportsystemet som binder kommunene sammen; fremfor alt Trønderbanen og E6 i aksen mot Trondheimsregionen. I fremtiden kan også hurtigbåt og andre nye tilbud komplettere og styrke det samlede mobilitetstilbudet.



Strategisk kart: Innherredsbyen er området med mørk grå bakgrunn på kartet; med de regionale byene Steinkjer, Levanger og Verdal og kommunesentrene Frosta, Straumen i Inderøy og Snåsa. Trønderbanen og E6 kobler Innherred til Stjørdal, Værnes og Trondheimsregionen. Denne aksen kan styrkes ytterligere i fremtiden med opprustet E6, to tog i timen på Trønderbanen og hurtibåtforbindelse til Frosta. Både Frosta, Inderøy og Snåsa kan få et styrket mobilitetstilbud som korresponderer med framtidig togtilbud på Trønderbanen. De stiplede pilene indikerer et styrket framtidig mobilitetstilbud som i større grad binder Innherredsbyen sammen til ett bo- og arbeidsmarked og som styrker aksen mot Trondheimsregionen. Trønderbanen er ryggraden i det kollektive transportsystemet og E6 gir trygg avvikling av trafikk og sikrer fleksibilitet i transportsystemet regionalt – og tilstrekkelig effektivitet for næringslivets transporter nasjonalt.

De regionale byene er viktig for hele regionens attraktivitet

De regionale byene inneholder funksjoner og spesialiserte tjenester som ikke mindre kommunesentra, grendene eller bygdene kan tilby i samme grad, f eks hotell, restaurant, handelstilbud og andre tjenester som trenger et større markedsgrunnlag for å kunne være økonomisk bærekraftig. Mange virksomheter vil ha best grunnlag for å ha vekst og utvikling med en lokalisering etter prinsippet; «rett virksomhet på rett sted». Les mer om strategier for næringslokalisering, handel og tjenestetilbud i kapittel 4.3 og 4.4.

De regionale byene, med sitt sammensatte tilbud, gir også innbyggerne en variasjon av opplevelser gjennom ulike typer møteplasser. Å ferdes i byene kan gi overraskelser og impulser nettopp fordi det er en større tetthet av mennesker, møteplasser og ulike tilbud. Stadig flere mennesker bor i byer, både fordi byene som regel representerer et interessant jobbmarked, men også fordi byene kan tilby kulturopplevelser og urbanitet; tilgang på en tetthet av aktiviteter som mange, og særlig unge etterspør; f eks muligheter for «shopping», kafébesøk og et mangfold av møteplasser både utendørs og innendørs.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det i Innherredsbyen er det en utfordring fremover å trekke til seg yngre befolkningsgrupper. Strategier for å styrke de eksisterende byene, er samtidig en strategi for at regionen skal fremstå mer attraktiv for unge tilflyttere og ikke minst potensielle «hjemflyttere» som i en periode har tatt utdanning og kanskje har hatt sin første jobb andre steder i landet.

Det er i byene det er best markedsgrunnlag for å etablere et effektivt regionalt kollektivtilbud. Tetthet på bosatte og arbeidsplasser med gode kollektivknutepunkt og et godt regionalt kollektivtilbud muliggjør at hele Innherredsbyen mer effektivt kan knyttes sammen til ett felles bo- og arbeidsmarked.

Levende lokalsamfunn – grender og bygder

Det er et mål at også grender og bygder skal utvikle seg til mer attraktive og innholdsrike steder. Grendene og bygdene har andre kvaliteter enn byene. Her er det gode oppvekstmiljøer, bedre plass og nærhet til natur. Naturbasert næringsliv som for eksempel jordbruk, skogbruk og fiske gir grunnlag for flere arbeidsplasser i bygder og grender. I bygder og grender er også grunnlag for et lokalt tilpasset handels- og tjenestetilbud. Når forutsetningene ligger til rette for det, kan det også være grunnlag for spesialiserte tjenester. Reiseliv er en næring som kan utvikles videre og gi grunnlag for vekst og utvikling i grender og bygder.

Les mer om arealstrategier i kapittel 4.

Togtilbudet er ryggraden i det kollektive transportsystemet

Allerede i dag er togtilbudet mellom Innherred og Trondheimsregionen viktig for lengre reiser, jfr nylig gjennomført reisevaneundersøkelse for Innherredsbyen.

I fremtiden vil togtilbudet mellom regionale byer i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og Trondheims-regionen bli betydelig styrket. Allerede i 2021 vil helt nye togsett betjene strekningen. De nye togsettene vil gi langt bedre komfort og kapasitet enn dagens togsett. Med større reisekomfort vil reisetid enklere kunne utnyttes til effektiv arbeidstid eller til avslappende og underholdende hviletid. Togreiser gir andre muligheter enn det privatbilen gir. På litt lengre sikt vil også frekvens og reisetid kunne forbedres. Det arbeides med innføring av nytt digitalt signalsystem som gir bedre sikkerhet og mer effektiv utnyttelse av sporkapasiteten. Det pågår nå planlegging av infrastrukturtiltak på sporet som vil gi sikrere planoverganger og flere kryssingsspor – noe som er nødvendig for å kunne øke frekvensen på sporet til to tog i timen og redusere reisetiden.

Forskning fra blant annet Telemarksforskning viser at man tåler en daglig pendling med bil inntil 45 minutter en vei, atskillig lengre hvis man velger toget. Derfor er et godt togtilbud viktig for at den nordligste delen av Innherred i størst mulig grad skal kunne få god forbindelse til Trondheimsregionen med de muligheter dette gir for begge regioner; f eks gjennom pendling og utveksling av kompetanse til næringsliv og offentlig tjenestetilbud.

Les mer om strategier for utvikling av togtilbudet i kapittel 5.3.

E6 sikrer et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods
E6 er viktig både for trafikksikker, effektiv og bærekraftig transport både internt i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og andre regioner.

Innherred er i stor grad et bilbasert samfunn fordi kollektivtransport mangler i mange deler av områdene der folk bor. Regionen er til dels en felles bo- og arbeidsregion der spesielt sørdelen er sterkt knyttet til Stjørdal og Trondheim. Effektiv transport på strekningen Steinkjer-Trondheim er viktig for å ta del av veksten i regionsenteret Trondheim. En hovedstrategi er å øke kollektivandelen med effektiv biltransport inn til de sentrale trafikk-knutepunktene ved bane og riksveg. Hovedvegsystemet bør derfor bygge opp under og tilrettelegge for tilknytning til jernbanestasjoner.

I konseptvalgutredning (KVU) for transportsystem Trondheim-Steinkjer ble det fastsatt følgende samfunnsmål for strekningen:

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

Stamvegnettet er viktig for godstransporten. Havna på Fiborgtangen i Levanger er den eneste havna utenfor Trondheim som kan omlaste sjø/veg/bane uten store investeringskostnader. Med ny E6 mot Trondheim øker det havnas attraktivitet som godsknutepunkt i Trøndelag.

Dersom ny E6 realiseres som planlagt med fartsgrense 110 vil dette kunne ha store konsekvenser for trafikken mellom kommunene på Innherred. Færre avkjørsler på hovedvegnettet vil kunne medføre at trafikk flyttes over til lokalvegnettet. Dette er særlig aktuelt i Verdal og Levanger Det vil bli viktig med gode planprosesser og konsekvensutredninger som viser trafikale konsekvenser før beslutninger fattes om fremtidige løsninger.

Hele kapittel 5 omhandler strategier for transportsystemet. Les mer om strategier for utvikling av hovedvegnettet, godstransport og logistikk i kapittel 5.4 og 5.9.

3.2 Levende regionale byer, kommunesentre og lokalsamfunn

Regionale byer: Steinkjer, Verdal og Levanger
De regionale byene er regionsentre i sine nær-omland, det vil si at folk reiser dit fra omlandet både for arbeidsplasser og andre tilbud. Steinkjer, Verdal og Levanger kan med fordel bli sterkere «motorer» for hver sine nær-omland. Innbyggerne i disse byene har allerede de mest miljøvennlige reisevanene i Innherredsbyen og vekst her vil kunne bidra til at en større andel av innbyggerne i regionen vil kunne gå, sykle eller reise kollektivt. De tre regionbyene i Innherred kompletterer hverandre.

Prognoser for Innherred viser en svak vekst frem mot 2050. Selv om en arbeider for å styrke denne veksten, vil det være begrenset vekst å fordele. Dersom de regionale byene i fremtiden skal styrke sin urbanitet og få grunnlag for et bedre regionalt kollektivtilbud, slik ungdommen ønsker seg, må de tilføres vekst. Derfor bør kommunene nøye prioritere hvor det skal legges til rette for vekst i fremtiden. Dersom veksten spres jevnt utover, vil det knapt mekes noen endring i de regionale byene. Vil kommunene da være i stand til å utvikle de kvaliteter fremtidens generasjoner etterspør?
Å styrke vekst til de regionale byene er ikke i konflikt med ønsket om også å ha levende lokalsamfunn – ungdommen har tro på at «by og land kan gå hand i hand» gjennom godt samarbeid, men en viktig forutsetning for at ungdommen har lyst å flytte hjem igjen etter endt utdanning er at hjemkommunen har attraktive byer og steder med urbane kvliteter – slik de regionale byene kan tilby –om det legges til rette for det.

Kommunesentre: Frosta, Straumen og Snåsa
Kommunene Frosta, Inderøy og Snåsa har hver for seg spesielle kvaliteter som supplerer de regionale by-kommunene. Kommunesentrene Frosta, Straumen og Snåsa har en mindre sentral lokalisering i regionen mht transporttilbud. Snåsa har togstopp, men har ikke det samme togtilbudet som de større kommunesentrene langs Trønderbanen. Det er viktig for de mindre kommunene å ha tilgang på et supplerende kollektivtilbud, slik at kommunene knyttes til det regionale kollektivtilbudet i aksen Trondheim-Steinkjer.

Kommunenesentrene Frosta, Straumen og Snåsa er viktige sentra for innbyggerne i sine kommuner. Videre arbeid med attraktiv stedsutvikling, noe Straumen i Inderøy er et godt eksempel på, vil være viktig for å nå mål om vekst i innbyggertall også fremover, spesielt for yngre aldersgrupper. Som det fremgår av kunnskapsgrunnlaget i kap 4.2 er kvaliteter ved «stedet» viktigere enn kvaliteten ved «bomiljø/nabolaget» og «boligen» i beslutninger om bostedsvalg i distriktene.

STEINKJER – «administrasjonsbyen»

Steinkjer by har ca. 13.000 innbyggere og er Trøndelags tredje største by. I hele kommunen bor det ca. 24.350 innbyggere. Bebyggelsen ligger vidstrakt rundt byen, både innenfor «de åser skogers running» og utenfor, med Søndre Egge, Egge, Guldbergaunet, Byafossen, Skjefte, Lerkehaug, Lø og Sørlia. I overkant av 9000 personer er bosatt innenfor 10 minutter sykkelavstand fra Steinkjer stasjon, 10-minuttersbyen.

Steinkjer er en av de best bevarte gjenreisingsbyene i Norge. Særlig er miljøet langs Kongens gate godt bevart. En del enkeltbygninger, særlig Samfunnshuset, er i nasjonal verneklasse. Byen er relativt kompakt – en finner både barokkakser, urban betongby, trehus- og hageby, samt typisk utnytting av terrengformasjoner. Alt i gåavstand.

Steinkjer er administrasjonsbyen i Trøndelag, blant annet som kontorsted for Trøndelag fylkeskommune, Nav og Statsforvalteren i Trøndelag. Steinkjer by har de siste årene vært gjennom en stor fornying og flere utbyggings-prosjekter har styrket Steinkjer som by og dens urbane kvaliteter. Dette har vært viktige byutviklingsprosjekter som ledd i å utvikle administrasjonsbyen, og også i å utvikle de blågrønne næringene og sikre viktige kompetansemiljøer i kommunen. Her kan nevnes nytt Helse- og beredskapshus, InnoCamp, nytt kulturkvartal, hovedkontoret til Nav Trøndelag, nytt Fylkets hus, nye idrettshaller, sist fotballhall, og nytt hotell er under planlegging.

Steinkjer er en av landets største jord- og skogbrukskommuner med mange store bruk og særlig stor produksjon av melk, korn og fjørfe. Byen er omkranset av aktive bygder med gode grendesentra. Det er et gjensidig avhengighetsforhold mellom bysentrum og aktive bygder i Steinkjer.

Steinkjer er også en stor handelsby med et bysentrum og et stort kjøpesenter beliggende helt inn til sentrum, og også flere andre store varehus. Steinkjer er ikke minst også en stor industriby, basert på produkter fra jord- og skogbruk, næringsmiddel-, trevare- og byggeindustri. Verdens største settefiskanlegg er under bygging ved Malm industripark. Universitetsbyen Steinkjer tilbyr gode nyetablerte lokaler i tett kontakt med byens næringsliv i nye InnoCamp.

Hele 65% av de sysselsatte i Steinkjer er sysselsatt i privat sektor.

I 2020 gjennomførte Steinkjer et parallelloppdrag for framtidig byutvikling. Parallelloppdragene ligger som et godt grunnlag, ei skattekiste, for forestående revisjon av kommunedelplan for sentrum.

Utfordringer:
Det er lav kollektivdekning i Steinkjer, og AtB faser ut bybussen fra 2021. AtB tilbyr et nytt kollektivtilbud (ByFlex), og det er viktig med god markedsføring av dette, og gode koblinger til Trønderbanen og Innherred forøvrig. Realisering av to tog i timen på Trønderbanen er svært viktig. SSBs befolknings- og demografiprognoser er utfordrende for Steinkjer og må møtes med gode planløsninger for nærings- og bostedsattraktivitet.

Muligheter:
Flere av planideene fra parallelloppdragene for byutvikling bør innarbeides i kommunedelplan for sentrum. De nye byutviklingsgrepene som det investeres i nå bygger godt oppunder de overordnede grepene i parallelloppdragene. Byen og bykvalitetene forsterkes og koblingen til fjorden styrkes. Det må legges til rette for nye næringsarealer, flere arbeidsplasser, varierte og attraktive boligløsinger og videre utvikling av gode møteplasser. Gjennom samskaping, arbeid med attraktivitet og videre utvikling av administrasjonsbyen, de blågrønne kompetanse- og næringsmiljøene, og en stor satsing på kultur og idrett har Steinkjer et godt grunnlag for en god utvikling i åra framover.

LEVANGER – «sykehus- og skolebyen»

Levanger har ca. 10.300 innbyggere og er Trøndelags fjerde mest folkerike by. I hele kommunen bor det ca 20.150 innbyggere. Det er store boligområder rundt byen som inngår i tettstedet som Staup, Bamberg, Gjemble og Kjønstad på Nesset, samt Bruborg, Brusve, Momarka og Høgberget på bysiden av Levangersundet. I selve byen er det relativt få bosatte. Innen 10 minutters gåavstand fra Levanger stasjon og Røstad holdeplass er det til sammen bosatt 3116 personer. Innen 10 minutter sykkelavstand bor det 8094.

Levanger sentrum har en unik fredningsstatus gjennom Riksantikvarens fredning av hele sentrumskjernen. Rundt sentrum er det etablert moderne handelsområder på Moan i sør, og et hovedcampus for Nord universitet i flott kulturlandskap i nord. Levanger er største universitetsby i Innherredsbyen med 2500 studenter på campus på Røstad, fordelt på fakultetene for Lærerutdanning og kunst- og kulturfag, Samfunnsvitenskap og Sykepleie og helsevitenskap. Sykehuset Levanger er en annen viktig arbeidsplass og tjenestetilbyder for regionen som ligger sentralt plassert i byen Levanger. Sykehuset samarbeider også med NTNU i utdanning av medisinstudenter. HUNT forskningssenter (Helseundersøkelsen i Trøndelag) er også lokalisert ved sykehuset. Rundt bykjernen er det store landbruksområder som begrenser bykjernens vekst, og fortetting er derfor en viktig strategi for fortsatt boligvekst.

Utfordringer:
Sentrum skjemmes av sterk trafikk. Det er høyere ÅDT (års-døgn-trafikk) gjennom sentrum enn på E6 som går rundt byen. Å få redusert trafikken gjennom sentrum er en viktig framtidig strategi for å øke bo- og levelysten.

Muligheter:
Skogn og Åsen ligger på hovedaksen til E6 og jernbane. Med sin nærhet til Stjørdal og Trondheim har de betydelige potensialer som pendlerbyer i begge retninger. De sørlige deler av kommunen vil kunne få større befolkningsvekst enn i SSBs analyser, bl.a. som følge av at ny og utbedret E6 kommer. Kommunen har lagt til rette for ytterligere boligvekst nært kommunikasjonssentrene. Disse to tettstedene har en rekke servicefunksjoner som eldresenter, butikker, jernbanestasjon og serveringssteder. Innbyggerne etterlyser flere møtesteder i lokalsamfunnet. Kommunen må vurdere hvordan det skal legges til rette for vekst ulike steder i kommunen og sikre at vekst noen steder ikke medfører at kommunesenteret svekker sin attraktivitet og rolle som senter av regional betydning. Det er stort potensiale for små nisjepregede butikker i sentrumskjernen.

30

VERDAL – «industribyen»

Verdal by har ca. 8.500 innbyggere og er Trøndelags 7. mest folkerike by. I hele kommunen bor de ca. 15.000 innbyggere. Det er store boligområder som ligger nær sentrum, men også omkransende boligområder som Ørmelen, Ydsedalen, Vinne og Holmsveet inngår i tettstedet Verdal. Innen 10 minutters gåavstand fra Verdal stasjon og Bergsgrav holdeplass er det ca. 3800 bosatte, og innen 10 minutter sykkelavstand er det ca. 8800 bosatte.

Verdal er en stor industrikommune med ca. 3300 sysselsatte i Verdal Industripark på Ørin. Det er ikke bare industri, men også annen arealkrevende virksomhet som har tilholdssted på industriparken. Landbruksnæringa er også stor i kommunen. Kalkforekomsten i Tromsdalen er en av Norges viktigste mineralforekomster. Verdal har en rik kulturhistorie og et svært aktivt kulturliv. Historiene og aktiviteten knyttet til Stiklestad er særlig viktig for kommunen.

Den eldste og største delen av tettstedet Verdalsøra ligger på østsiden av Verdalselva omkring Verdal stasjon. Her ligger kjøpesenter og andre sentrumsvirksomheter, rådhus og andre offentlige og private kontorarbeidsplasser. Turneteateret i Trøndelag har sin base og scene sentralt i Verdal. De senere årene er det bygd og gitt tillatelse til utbygging av et stort antall leiligheter i sentrumssonen. I tillegg til kommunesenteret har Verdal et aktivt lokalsenter i Vuku som har hatt en del nybygging i senere tid bl.a. flere leilighetsprosjekt.

Utfordringer:
Verdal by står ovenfor store endringer og har behov for en mer helhetlig utviklingsplan som ivaretar fremtidige hensyn både til næringslivet og alle de nye beboerne i sentrumsområdet. Den planlagte stenginga av jernbaneovergangen i Nordgata vil ha store konsekvenser for utvikling og ferdsel i sentrum. Bortsett fra Vuku har ikke kommunen andre tydelige lokalsentre som fungerer som gode møteplasser og «motorer» i bygdene.

Muligheter:
Sentrumsområdet i Verdal er flatt og svært godt egnet terrengmessig for sykling store deler av året. Bedre tilrettelegging for sykkel kan bidra til at mange flere vil velge sykkel fremfor bil i hverdagen. Et stort antall nye leiligheter rett ved jernbanestasjonen gir gode muligheter for at flere vil kunne benytte tog på lengre reiser. Mange arbeidsplasser konsentrert på Ørin er et potensiale for å utvikle alternative transporttilbud til personbil. Ved å styrke og styre mer utvikling til definerte senter i grendene kan det være mulig å oppnå mer bærekraftig areal- og transportløsninger også utenfor kommunesenteret.

FROSTA – jordbruksbygd og matfat til Trøndelag

Frosta ligger vakkert til i Trondheimsfjorden, sentralt i Trøndelag. Frosta ligger midt mellom Trondheim og Steinkjer, nært E6, jernbane og Trondheim Lufthavn Værnes.

På Frosta er jordsmonnet frodig, og landbruksnæringen er viden kjent for tidlige og gode produkter. Mange kaller Frosta Trondheims kjøkkenhage.

Frosta er en spennende reiselivskommune med flere campingplasser, serverings-, og overnattingsbedrifter. Klosterøya Tautra ligger som en perle i Trondheimsfjorden.

Frosta er med sine 75 km^2 og ca. 2600 innbyggere en liten kommune. Men med stort hjerterom. Hit kommer mange for å feriere, og Frosta kan tilby godt vertskap og gode og spennende opplevelser.

Kommunen har fin natur både ved sjøen langs Frostastien og på fjellet. Med Frosta sin historiske arv og rike kulturminner, vitner det om at Frosta har vært sentral og en møteplass i historien gjennom århundrer.

Frosta er en attraktiv kommune. Kommunen ønsker at flere skal bosette seg her og bli frostinger.

I kommunen tilbys blant annet fine boligtomter, gode barnehage -, og skoletilbud, et godt utbygd helsetilbud og varierte fritidsaktiviteter.

Utfordringer:
For å gjøre kommunen mer attraktiv og øke innbyggertall, er infrastruktur viktig. Fv 753 er Frostas største og viktigste samferdselsåre, både for person- og pendlertrafikk og næringstrafikk til/fra E6. Dette innebærer mye trafikk, og et stort antall tunge kjøretøy gjennom hele døgnet. Fylkesveiens tilstand og standard er en utfordring for kommunen i arbeidet med å gjøre seg attraktive for nye næringsaktører og stimulere til økt bosetning. Kollektivtilbudet er begrenset til skolebussen og tilbringertjenesten til tog/buss i Åsen. Tilbringertjenesten fungerer tilfredsstillende og tilbudet bør opprettholdes eller styrkes for å øke attraktivitet.

Muligheter:
Frosta har med sin beliggenhet en overkommelig pendleravstand til byer og sentra i regionen, med kort avstand til Trondheim, Stjørdal og flyplassen på Værnes i sør. I nord er det kort avstand til Levanger og Verdal.

Det er viktig å få hevet standarden på Fv 753, beholde og eventuelt utvide tilbringertjenesten. Det ligger også muligheter i Trøndelag fylkeskommune sitt pilotprosjekt med utslippsfri hurtigbåt som skal trafikkere strekningen Trondheim til Frosta. Med god, effektiv og fremtidsrettet infrastruktur vil Frosta tilby gode og trygge oppvekstforhold som gir fremtidstro for økt bosetning og vekst.

INDERØY KOMMUNE med Straumen som kommunesenter

Inderøy, en distriktskommune med ca 6800 innbyggere, jobber for befolkningsvekst og bosetting i hele kommunen. Det er viktig med et sterkt kommunesentrum for å holde oppe aktivitet i hele kommunen, og derfor svært gledelig at Straumen ble tildelt «Attraktiv by - Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling» for 2020.

Kultur, nærmiljø og kulturlandskap står sterkt i Inderøy og har betydning for innbyggernes trivsel og tilhørighet. I årene 2020-2022 investerer kommunen i helsebygg i Mosvik og Straumen sentrum. På grunn av fallende barnetall og økonomiske utfordringer framover, har Inderøy vedtatt en endret oppvekststruktur, og fra 2022 vil de tre barneskolene i Mosvik, Lyngstad og Utøy, samt barnehagene i Lyngstad og Utøy samles i et nytt felles oppvekstsenter. I tillegg er det barnehage i Mosvik og barneskoler og barnehager på Sandvollan, Røra og Sakshaug. I Inderøy er det en ungdomsskole felles for hele kommunen, og den er lokalisert på Straumen i umiddelbar nærhet til barneskole, og under samme tak som Inderøy videregående, biblioteket, kulturskolen og kulturhus. Alle disse 6 enhetene inngår i AKSET som er en «pilot» kommunen samarbeider med Trøndelag fylkeskommune om, 13-årig helhetlig oppvekstløp.

Inderøy har mange byggeklare boligtomter. I tillegg planlegges/ realiseres leilighetsprosjekt med over 60 leiligheter, både på Straumen, Sandvollan, Kjerknesvågen og i Mosvik. Revidering av kommuneplanens arealdel ferdigstilles innen utgangen av 2021 og kan åpne for ytterligere muligheter.

Inderøy preges av et stabilt og økonomisk bærekraftig næringsliv innenfor et bredt spekter av bransjer, der bygg og anlegg er næringa som sysselsetter flest etter kommunen. Landbruket står sterkt, og det er næringsmiddel-produksjon, kultur og reiseliv/opplevelsesnæringen med Den Gyldne Omvei (DGO) i spissen. Inderøy ble sertifisert i 2016 som Bærekraftig reisemål.

Inderøy har en lang strandlinje og høy andel dyrkajord. Kommunen har som mål å ta vare på og utvikle arealene både på land og sjø for kommunens innbyggere, og kulturlandskapet skal være kommunens varemerke gjennom aktiv bruk.

Utfordringer:
En betydelig utfordring i Inderøy er at kollektivtilbudet er svært begrenset, og personbilen er helt nødvendig. En stor andel av kommunens innbyggere pendler ut av kommunen i daglig arbeid, og nesten like mange mennesker pendler inn.

Fv 755 går gjennom kommunen og kobler Innherred med Fosen via Skarnsundsbrua. En annen utfordring i Inderøy er flaskehalsen som Straumbrua representerer for næringslivet, det er behov for forsterkningstiltak på denne for at aktørene skal slippe å kjøre om Vist for å komme seg inn på E6 sør. Dette vil kunne ha klima- og miljømessig betydning. I tillegg er det verdt å nevne at økningen i tungtransport langs Fv 755 har vært betydelig, behovet for mer gang- og sykkelveg i kommunen er stort.

Muligheter:
For Inderøy gir aktiviteten som allerede er i gang på Røra muligheter for videre utvikling. Når det gjelder tilgang på næringsarealer, er Røra Næringspark på Lensmyra under utvikling i samarbeid med Steinkjer kommune. Arealet ligger sentralt plassert langs Fv 755, E6 og jernbanen. Røra som transportknutepunkt er viktig å videreutvikle. Dette både med tanke på Lensmyra næringspark, med tanke på koblingen mot kommunesentrum og videre vestover og for å være attraktiv som bo- og arbeidssted.

Korte transportavstander til arbeidsmarkedet på Innherred gir også muligheter; mange arbeidsplasser og tilbud kan kan nås innen 10-20 minutters reisetid.

Kommunen har gode kultur- og fritidstilbud, flere idrettshaller, fotballbaner og et variert tilbud for barn og unge året rundt. Det er investert betydelig i vinteridrett, og det er både et mindre alpinanlegg og en skistadion. For øyeblikket bygges det ny hall på Røra, i umiddelbar nærhet til jernbanestasjon og E6.

SNÅSA – bygda der alle trives

Snåsa har alt det «heimlengsel» er laga av. Et lite samfunn der folk ser hverandre og bryr seg. Der ungene kan løpe trygt mellom husene, og kaffekjelen alltid holdes varm.

Vakkert kulturlandskap omsluttes av mektig villmark, et eldorado for frilufsliv, jakt og fiske. Av eldgamle tradisjoner og kunnskap om naturens råvarer, har det vokst fram et nyskapende og kreativt næringsliv som tilbyr spennende arbeidsplasser.

En tospråklig kommune og forvaltningskommune og knutepunkt for sørsamisk språk og kultur. I tillegg til det samiske er kommunen mest kjent for Snåsamannen og Seterbygda Snåsa.

Kommunen har ca 2050 innbyggere hvor ca 1/3 i tettstedet Snåsa. Her finner man blant annet verdens laveste skybar og Europas råeste ATV- og scooterbutikk. Jernbanen og fylkesveg 763 går gjennom tettstedet. Snåsa er Trøndelags nest største kommune med over 1 km^2 og ett fiskevann pr innbygger.

I Snåsavatnet, Norges 6. største innsjø, holder en imponerende storørretstamme til, og sjøormen Kudulla. Sjøormen ble fredet av Fylkestinget i Nord-Trøndelag i 1991, og fikk sitt navn etter en høytidelig dåpsseremoni i 2007.

De fleste arbeidsplassene i kommunen finnes innenfor landbruk, industri og annen næring utviklet rundt foredling av naturressurser, samt reiseliv, servicenæringen og i det offentlige.

Kommunen har et veldig bra oppvekstilbud til alle, med både samisk, norsk og montessori skole og barnehage. Snåsa er ei kulturbygd, med et aktivt miljø innen sang, musikk, teater og idrett.

Utfordringer:
Nedgang i folketall er, som i likhet med store deler av norske kommuner, den største utfordringen. Dette gir strammere økonomi og mindre frie midler til tunge tak for å snu demografiutfordringer. Økt togtilbud er sterkt ønsket som tilbud til blant annet pendlere. Kollektivtilbudet i dag oppleves som dårlig og konkurrerer ikke med privatbiler. Økning og bredere spekter på arbeidsplasser må til for vekst. Akuttmedisinsk beredskap, politi og rovdyr er utfordringer som det jobbes konstant med å bedre.

Muligheter:
Det er stor vilje til å snu demografiutfordringer og stor mobiliseringsevne i befolkningen. Det finnes rike muligheter for attraktive boligområder og for naturglade mennesker. Godt utbygd infrastruktur og relativt kort vei gir tilgang til det meste av tjenester, tilbud og flyplass. Rikdom på naturressurser gir et stort potensial for nyskaping både innen industri og reiseliv. Full barnehagedekning og tre ulike tilbud innen skole og barnehage gir grunnlag for gode oppvekstvilkår. I kommunen er det også godt tilbud innen kultur og idrett og en sterk kultur for frivillighet. Tung satsing på det samiske og med nye Saemien Sijte skaper arbeidsplasser og økte muligheter innen reiseliv. Samisk mattradisjon og seterbygda gir et spennende utgangspunkt opp mot Trøndelag som Europeisk matregion 2022.

Tilrettelegging med attraktive boligtomter for spesifikke målgrupper som kan ta med seg jobben, er kanskje kommunens største mulighet. Norske myndigheter må også styrke kommunenes utviklingskraft med frie utviklingsmidler.

Levende lokalsamfunn

Grender og bygder med stabile og gode nærmiljø er en svært positiv ressurs for Innherredsbyen. Det gir de som ønsker det muligheten til å velge en annen type bomiljø enn det de regionale byene og de større tettstedene kan tilby. Nærservice, turisme, landbruks- og andre stedsrelaterte næringer tilfører også de mindre tettstedene viktige samlingspunkt og arbeidsplasser.

Der det allerede eksisterer boligområder eller mindre tettsteder er det viktig å opprettholde gode bomiljø eller bedre bomiljøet dersom det er behov for det. Ny boligvekst bør begrenses til det som er nødvendig for å oppnå dette. Det kan for eksempel være ønskelig å legge til rette for noe utbygging for å utnytte eksisterende sosial- og teknisk infrastruktur eller for å unngå lokal befolkningsnedgang. Videre utvikling bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport, sykkel og gange. Også grender og bygder bør utvikles konsentrert, og i tråd med areal- og transportstrategiene i kapittel 4 og 5.

Det er ikke lagt opp til at vekst skal omfordeles mellom kommunene i Innherredsbyen, men at veksten skal skje mer konsentrert i hver kommune. Dette legger grunnlag for bedre lokale tilbud av handel, tjenester, kultur- og fritidstilbud, og dermed flere lokale arbeidsplasser. Flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, noe som igjen gir en enklere hverdag og bedre folkehelse. Flere folk gir grunnlag for bedre kollektivtilbud, og bedre tilgjengelighet for alle.

Den enkelte kommune bør med utgangspunkt i Innherredsbyenes mål om konkurransekraft og bærekraft, avklare i kommuneplanen hvordan det skal legges til rette for attraktiv stedsutvikling og prioritere mellom vekst i kommunesenteret og vekst i øvrige lokalsamfunn i kommunen. Attraktive kommunesentra vil være viktig for alle i kommunen – og spesielt viktig for potensielle «hjemflyttere».

Les mer om strategier for attraktive byer, lokalsamfunn og boligutvikling i kapittel 4.1 og 4.2.

Kunnskapsgrunnlag

En mer konsentrert utvikling til kommunesentra vil innebære lavere boligvekst andre steder, men må ikke nødvendigvis bety nedgang i folketall i de mindre tettstedene og bygdene. Styrking av regionale byer og kommunesentra kan indirekte bidra til å opprettholde befolkningen i de mindre tettstedene. Ved flytting til leiligheter frigjøres eneboliger og småhus for barnefamilier, og eksisterende skoler og barnehager får påfyll av flere barn. Et forsterket befolkningsgrunnlag og styrket sentrumsutvikling i kommunesentre vil også kunne gi kortere veg til et godt service- og tjenestetilbud for bosatte i omkringliggende lokalsamfunn.

- Byer og tettsteder bør ha en viss størrelse for å kunne gi grunnlag for et variert og levedyktig boligrelatert tilbud. En by eller et tettsted med over 8-10.000 innbyggere, og som samtidig er et kommunesenter, vil kunne gi et tilstrekkelig kundegrunnlag for et godt utviklet lokalt tilbud (Vista Analyse, rapport 2013/05).

De fleste lokale tettstedene i Innherredsbyen ligger godt under dette nivået. Befolkningsveksten i Innherredsbyen er en begrenset ressurs som derfor bør utnyttes godt og ikke spres mer enn nødvendig. Kilde: Vista Analyse.

Kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling
Arealplanleggingen legger i stor grad premissene for hvordan man skal lykkes å få personer til å reise med kollektivtransport eller andre «grønne» reisealternativer. Endringer i arealbruken er et langsiktig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen, men endringer i transportsystemet et virkemiddel med rask virkning.

Det må etableres en stor grad av bevissthet og forståelse om sammenhengen mellom arealplanlegging og dens betydningen for kvaliteten av transportsystemet.

Gjennom helhetlig arealplanlegging legges grunnlag for å lykkes med utvikling av et helhetlig og bærekraftig transportsystem. Etablering av tverrfaglig forståelse og vurderinger skal bidra til at «kollektivorientert» arealplanlegging legger grunnlag for høyere markedsandel for kollektivtransporten.

Viktige prinsipper for kollektivvennlig arealbruksutvikling:

- Fortett nærmest mulig sentrum, og fortett innenfor eksisterende strukturer
- Lokaliser næringsvirksomhet på rett sted, jfr kap 4.3.
- Gunstig lokalisering av skoler.
- Riktig avstand mellom holdeplasser
- Lag plass til snarveier til fots og med sykkel i transportsystemet, unngå tidkrevende omveier, for eksempel snarveier til holdeplasser i boligområder.

Transformasjon og fortetting av bebyggelse, særlig i sentrumsområdene og rundt kollektivknutepunkter i byer og tettsteder er et nasjonalt mål. Korte avstander gir gode muligheter for å sykle og gå, og i mindre tettsteder er dette ofte den enkleste miljøvennlige løsningen av det lokale transportbehovet. For mindre steder kan det være vanskelig å ha et godt lokalt kollektivtilbud, men kollektivtransport er viktig for regionale reiser.

4. Arealstrategier

4 Arealstrategier

4.1 Attraktive byer og lokalsamfunn

Introduksjon
Et av hovedmålene i areal- og transportstrategien for Innherredsbyen er at byer og tettsteder skal utvikles til kompakte og levende sentrumsområder. Sentrumsområdene skal være gåvennlige med gode møteplasser og variert tjenestetilbud.

Sentrumsområdene skal utvikles med et mangfold av innhold og møtesteder. Kulturvirksomheter og undervisningsinstitusjoner bør lokaliseres i sentrum for å bidra til aktivitet, i tillegg til handel, service- og tjenestetilbudet. Det som gir liv i sentrum er aktiviteten mellom husene. For å få liv og aktivitet gjennom hele dagen, er det viktig med både bred funksjonssammensetning i sentrumsområdene og en begrensning i arealutstrekning. Også små senter må ha et bevisst forhold til hva som bidrar til liv og attraktivitet i sentrum ved nyetableringer. Byliv vokser ut av gode møteplasser.

I Innherredsbyen må det være et godt samspill mellom byene, kommunesentre / lokalsentre og bygdene. Byer og kommunesentre / lokalsentre har viktige funksjoner som videregående skoler, større arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner som er sentralt i folks hverdagsliv. Bygdene spiller ofte en like stor rolle, da det er her mange går på skole, handler i butikken, er med i idrettslag og har venner og familie.

Det er vanskelig å gi en eksakt definisjon av attraktivitet og attraktive steder. Hva som er attraktivt vil kunne oppleves ulikt avhengig av alder, livssituasjon og interesser.

Følgende faktorer trekkes frem som viktige for attraktive steder av Transportøkonomisk institutt (Tennøy et.al. 2017):

- Et variert tilbud av gode boliger og boligområder
- Bedre tilgang på gode utearealer
- Mer levende sentrum
- Bedre transportkvalitet med mindre biltrafikk
- Økt tilgjengelighet til et variert jobbmarked
- Økt attraktivitet for virksomheter

Attraktive byer og lokalsamfunn er viktig for at Innherredsbyen skal nå sine overordnede mål. Det er viktig for god livskvalitet for alle innbyggere, det gir gode opplevelser for alle besøkende. Det er viktig for å tiltrekke seg nye innbyggere og hjemflyttere, og det er viktig for næringslivet for å få folk med kompetanse til å flytte til regionen.

Kunnskapsgrunnlag

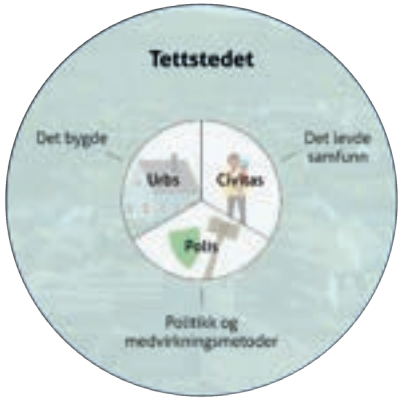
Straumen Attraktiv by 2020 - Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling
I oktober 2020 mottok Inderøy kommune det synlige beviset på prisen til Straumen som landets mest attraktive sentrum dette året. Attraktiv by-prisen belønner planlegging og gjennomføring av bærekraftig by- og stedsutvikling med høy kvalitet. Departementet skriver at tre finalister har som fellestrekk at de er mindre byer og steder som legger til rette for bærekraftig utvikling gjennom å skape attraktive og levende sentrum.

Slik beskriver juryen Straumen:

«Tettstedet Straumen med nær 1800 innbyggere er kommune-senter i Inderøy kommune. Her har kommunen i tett samarbeid med næringsliv, foreninger og ildsjeler gjort spennende grep for å skape et attraktivt sentrum. Juryen merker seg at flere tomme sentrumsbygg er brukt til nye funksjoner, lokale nisjetilbud og aktiviteter, og at dette har vært med på å skape nye møteplasser.

Straumen er del av reise-livssatsingen Den Gyldne Omvei, som gjennom bevisst fokus på kvalitet og unike opplevelser trekker besøkende til kommunen. Juryen ser at satsing på turisme og ny bruk av kulturminner er tydelige strategier i samfunns-utviklingen på Straumen.

Straumen synliggjør betydningen av å være bevisst på og foredle stedets ressurser og kvaliteter, og viser at dette kan være utgangspunkt for steds- og samfunnsutvikling med bærekraft, inkludering og fellesskap i høysetet. Juryen mener at Straumen er et forbilde for andre steder da de bruker det de har, foredler dette og skaper en sterk og tydelig identitet for stedet.» (Kilde: kmd.dep.no)



For å lykkes med attraktiv stedsutvikling må man se de tre dimensjonenen ved et tettsted i sammenheng;; «urbs» – det bygde, «civitas» – det levde samfunn og «polis» – metoder for å utøve poliitkk og medvirkning. Ofte er ansvaret for de tre dimensjonene oppsplittet i en kommune. Ved å styrke nettverkene og fellesskapet i lokalsamfunnet og utvikle det bygde med god kvalitet skapes et godt grunnlag for «det gode liv». Kilde: Gro Sandkjær Hanssen, Oslo Met.

MÅL – dette vil vi

- HOVEDMÅL:
  Innherredsbyen skal ha byer og lokalsamfunn som er attraktive for innbyggere, næringsdrivende og besøkende

I Innherredsbyen vil vi:

- Utvikle konsentrerte byer med regional attraksjonskraft
- Utvikle inspirerende tettsteder med egen identitet som utnytter lokale ressurser
- Utvikle gode lokalmiljø med pulserende byer og mer levende tettsteder – med funksjonsblanding, høy intensitet i kulturopplevelser, gode møteplasser og attraktive uteområder.
- Skape sentrumsområder som er tilgjengelig for besøkende og handlende med alle transportmidler.
- Utvikle en mindre bilavhengig arealbruk som bidrar til redusert

bilbruk og mindre støy, bedre luft og tryggere nærmiljø.

- En arealbruk som stimulerer til å gå og sykle – som gir bedre folkehelse.
- Fortetting med kvalitet tilpasset stedets kultur, historie og omgivelser.
- Ha gode medvirkningsprosesser i all stedsutvikling

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Innherredsbyen skal utvikle attraktive og levende byer og lokalsamfunn med funksjonsblanding, høy intensitet i kulturopplevelser, med gode, inkluderende møteplasser, herunder også idrettsanlegg.
- Det skal gis mulighet for å leve kortreist.
- Inkludering, mangfold, identitet, arenabygging, bolyst.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

- Prosjekter som bidrar til å fortette, transformere og foredle eksisterende byer og lokalsamfunn.
- Tiltak som bidrar til gode overordnede og lokale blågrønne strukturer.
- Tilrettelegging og prioritering for gående, syklende og kollektivtransport.
- Funksjoner med god tilgjengelighet for besøkende og handlende.
- Parkeringsanlegg lokalisert slik at biltrafikk og bilparkering belaster by- og lokalsamfunn minst mulig grad.
- Uterom og møteplasser som har en menneskelig skala.
- Utbyggingsavtaler- forhold som styrker attraktivt og liv i by og lokalsamfunn.

Dette sier vi NEI til:

- Tilrettelegging for bilbruk som fortrenger mer miljøvennlige transportmidler (sykkel, gange og kollektivtransport).
- Lokaliseringer som bidrar til lange avstander mellom funksjoner og som forringer by- og lokalsamfunnets møteplasser og aktivitetsnivå.

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H1: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om attraktiv stedsutvikling gjennom kunnskapsoppbygging, dialogsamlinger og deling av gode erfaringer. Kommunene skal legge areal- og transportstrategi for Innherredsbyen til grunn i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H2: Samarbeide om felles prinsipper for by- tettstedsutvikling, felles frikjøpsordninger for parkering, plankrav og utbyggingsavtaler i utbyggingssaker og planprosesser.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H3: Samarbeide om arkitektkonkurranser, mulighetsstudier og parallelloppdrag for å sikre et stort idémangfold og godt faglig grunnlag for god stedsutvikling.

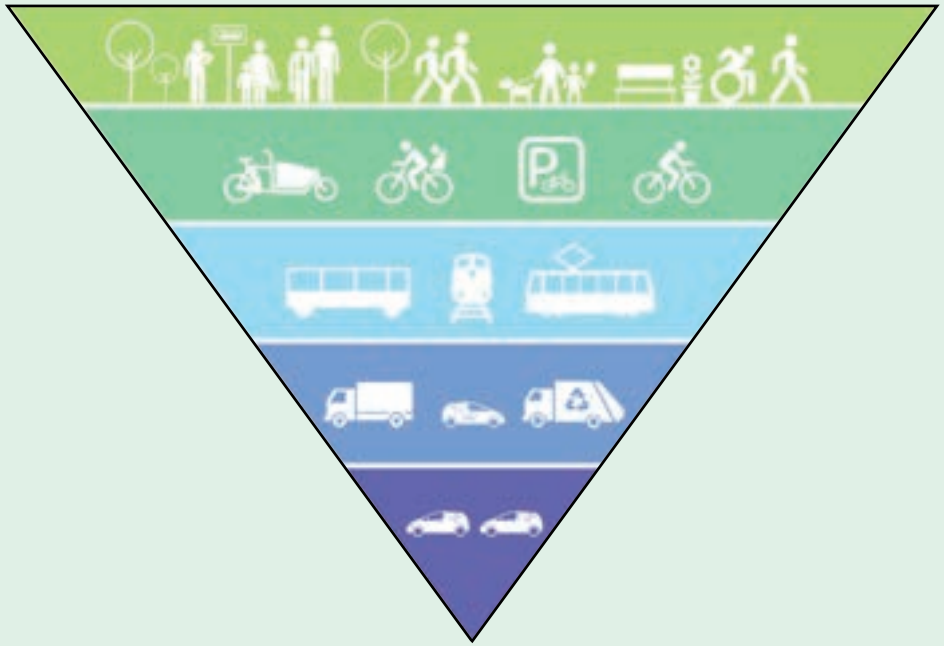
Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Tema attraktive byer og lokalsamfunn henger nøye sammen med strategier for boligutvikling, næringslokalisering, handel og service og transportstrategier. Se kapitlene 4.2, 4.3, 4.4 og kapittel 5.

Prioriteringspyramiden



Illustrasjonen viser den omvendte prioriteringspyramiden som er brukt i utformingen av Gatebruksplan for Midtbyen. Gående prioriteres høyest, dernest syklende, kollektivtransport, gods- og varetransport og til sist; personbiler. Tilsvarende prioritering bør vurderes i sentrumsområder i Innherredsbyen.

Parallelloppdrag Steinkjer

Parallelloppdraget som nylig er gjennomført i Steinkjer har vært et viktig grunnlag for videre utvikling av Steinkjer by. Her illustrasjon av muligheter fra team Asplan Viak.

4.2 Boligutvikling

Introduksjon

Et godt boligtilbud er en viktig faktor for å oppnå Innherredsbyens mål om å være en attraktiv region å bo i, for å tiltrekke seg tilflyttere og for å skape gode lokalsamfunn med lokalt næringsliv. Flere boliger i byer og tettstedene vil styrke Innherredsbyen som attraktiv region å bo i, og gi flere muligheten til å bo og leve kortreist og bærekraftig.

Utviklingstrender i folketall, arbeidsliv og forflytting skaper utfordringer, men også nye muligheter for skape et mindre transportskapende utbyggingsmønster i Innherredsbyen. Spekteret av boligmuligheter må også gis for de som ønsker et liv tett på natur og friluft. Riktig lokalisering og sammensetning av boligtilbudet er en viktig faktor for å bidra til at Innherredsbyen tiltrekker seg nye innbyggere og tar vare på de som bor her på en god måte.

I Innherredsbyen er det generelt god tilgang på boliger til overkommelige priser. Alle kommuner ønsker å trekke til seg barnefamilier; og det oppfattes som at disse primært ønsker å bo i enebolig. Det savnes imidlertid sikker kunnskap om boligpreferanser til ulike alderssegmenter i Innerred. Det er derfor usikkerhet om dagens boligmasse og boligtilbud er tilpasset fremtidig etterspørsel.

MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal være en attraktiv region å bo i.
- Byer og lokalsamfunn i Innherredsbyen skal styrkes med flere boliger

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Innherredsbyen skal fortette byene og lokalsamfunnene med flere boliger.
- Det skal utvikles et mangfoldig boligtilbud til alle brukergrupper; unge, eldre, barnefamilier, aleneboere, tilflyttere, førstegangsetablerere – og som ivaretar boligsosiale hensyn
- Boligfortetting skal tilpasses omgivelsene.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

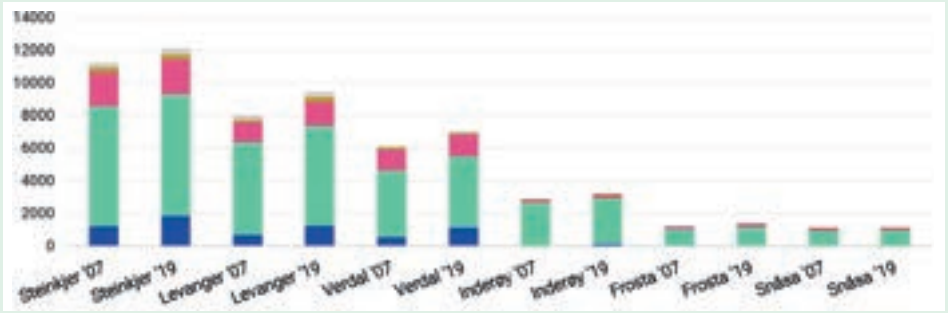
- Innherredsbyen skal prioritere boligbygging innenfor byer og lokalsamfunn.
- Kommunene skal ha en effektiv arealutnyttelse innenfor boligområdene.
- Kommunene skal etablere boliger tilpasset stedets kvaliteter.
- Nye boliger som etableres skal ha en variasjon i boligstørrelser, prisklasser og eierformer slik at både studenter, familier med og uten barn, enslige og eldre kan ha tilgang til attraktive boliger sentralt i by- og tettstedsområdene.
- Det skal etableres boliger med god bokvalitet og gode uterom.
- Gjennom Husbankens virkemidler og andre utviklingsprosjekter skal kommunene arbeide for å bistå førstegangsetablerere på boligmarkedet.

Dette sier vi NEI til:

- Boligetablering som ikke er tråd med overordnede mål og strategier

Kunnskapsgrunnlag

Boligmasse i Innherredsbyen
Den totale boligmassen på Innherred består av 34 491 boliger per 1. januar 2019. 66 % av dette er eneboliger, 15,9 % flermannsboliger/rekkehus mens boligblokker kun utgjør 13,2 % av boligmassen.



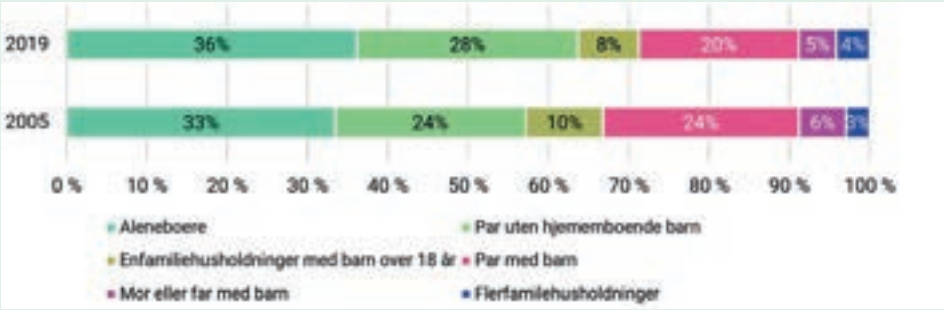
Fordeling etter boligtype per kommune, 2007 og 2019.
Kilde: SSB.

Andelen eneboliger er imidlertid synkende da boligblokkbebyggelse (leiligheter) bygges i økende grad på Innherred, som i landet ellers. I perioden 1. kvartal 2011–3. kvartal 2019 ble det fullført i alt 812 nye eneboliger og 1 328 boliger i blokk eller andre store boligbygg. Ettersom en økende andel boliger bygges som del av større blokk- og boligprosjekter, varierer den årlige boligbyggingen mye avhengig av når større prosjekter ferdigstilles.

Andelen boliger i blokk har økt i samtlige kommuner, og Frosta og Snåsa fikk sine første blokkboliger i løpet av perioden 2007–2019. Blokkleiligheter utgjør imidlertid fremdeles en svært liten andel (under 1 %) av boligmassen i sistnevnte kommuner.

Husholdninger og boligpreferanser
Endringer i husholdningssammensetninger er blant driverne bak hvorfor det bygges flere blokkleiligheter framfor eneboliger, både på Innherred og nasjonalt. Andelen aleneboere og par uten hjemmeboende barn er økende, og utgjør til sammen 64 % av husholdningene i 2019. Befolkningsprognosene viser at andelen eldre øker betraktelig i de kommende tiårene, samtidig som det er nedgang i de øvrige aldersgruppene. Det betyr at veksten i små husholdninger fortsetter.

Boligpreferansestudier fra andre steder i landet viser at denne typen husholdninger i stor grad etterspør mindre og lettstelte boareal, mens barnefamilier og større husholdninger ønsker seg enebolig med stor plass og hage (Ruud, Schmidt, Sørlie, Skogheim, & Vestby, 2014). Dette sett i sammenheng med dagens boligmassestruktur, hvor 66 % av boligene er eneboliger, indikerer at det vil være et begrenset behov for nye eneboliger fremover og økende behov for leiligheter. Det bør i lys av dette vurderes å legge til rette for sentrumsnære småhus- og leilighetsprosjekter. Dette kan frigjøre eneboliger for barnefamilier og store husholdninger som i dag bor trangt, og bidra til bedre sirkulasjon og dynamikk i boligmarkedet.



Husholdninger etter husholdningstype på Innherred.
Kilde: SSB tabell 06070.

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H4: Gjennomføre en boligpreferansestudie for kommunene i Innherredsbyen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H5: Gjennomføre en analyse av faktisk boligbehov og boligsammensetning i hver kommune. Analyse av boligmiks – den fysiske bygningsmassen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H6: Kommunene i Innherredsbyen skal utarbeide boligutviklingsprogram som prioriterer hvor det skal bygges boliger av ulike typer i kommende planperiode. Boligutviklingsprogrammet skal ha med konsekvenser for for sosial infrastruktur, transport, attraktivitet.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

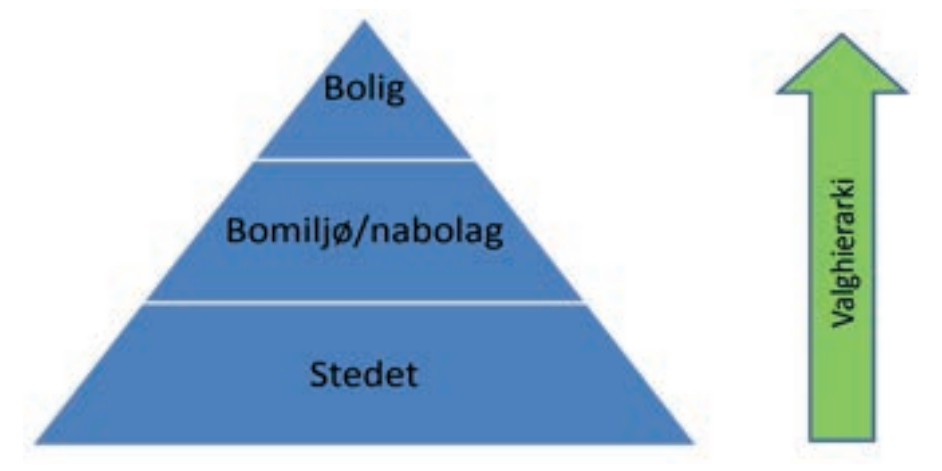
Samordnet areal- og transportutvikling

Tema boligutvikling henger nøye sammen med strategier for attraktive byer og lokalsamfunn, næringslokalisering, handel og service og transportstrategier.
Se kapitlene 4.1, 4.3, 4.4 og kapittel 5.

Boligpreferanser i distriktene

Fra rapporten: «Boligpreferanser i distriktene» NIBR-rapport 2014:1

Forskning viser at boligvalget påvirkes av stedets kvaliteter. Først vurderer vi hva som er attraktivt med selve stedet, deretter vurderer vi bomiljøet og nabolaget og til slutt egenskapene ved boligen.



Hierarkisk fremstilling av faktorer for bostedsvalg i distriktene.

Hvilke kvaliteter ved stedet som vurderes som attraktivt påvirkes av livsfase, livssituasjon og andre sosio-økonomiske faktorer. Mens tilgjengelighet til natur og turområder kan være viktig for barnefamilier, kan nærhet til sentrumsfunksjoner være mest attraktivt for unge eldre eller ungdom. For de som ikke kjenner stedet eller regionen fra før, vil andre egenskaper ved stedet være avgjørende, for eksempel tilgang på arbeid.

4.3 Næringsvekst og -lokalisering

Introduksjon
Å legge til rette for næringsvekst er viktig dersom Innherredsbyen skal nå målsetting om å ha en stabil folketallsvekst i fremtiden. Strukturendringer i næringslivet understreker behovet for å utvikle nye strategier for næringsvekst. Tilgang på arbeidsplasser er viktig for å styrke bosettingen. Hvor virksomheter lokaliseres har også stor betydning – både for virksomhetenes framtidige utviklingsmuligheter og for mulighetene til å reise miljøvennlig til og fra. Tilgang til areal og prinsipper for lokalisering er virkemidler som tilligger kommunene som planmyndighet.

Ved riktig lokalisering kan den enkelte virksomhet trekke til seg kompetent arbeidskraft, kunder, besøkende, studenter osv fra et større omland – dette vil på lengre sikt være en mer robust lokalisering for virksomheten enn en lokalisering der det er tungvint å reise til og fra. Dersom virksomhetens lokalisering gjør det mulig å reise med tog til og fra, kan reisetiden i tillegg benyttes til produktivt arbeid. Da vil virksomhetens utviklingsmuligheter ytterligere kunne styrkes.

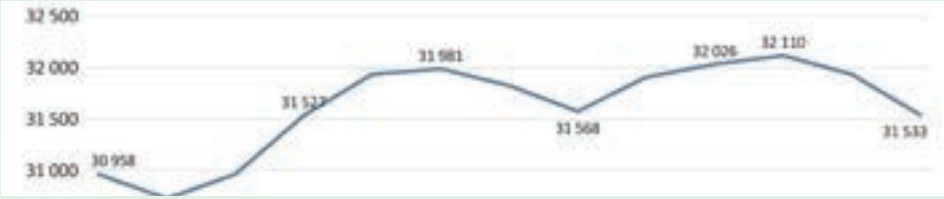
Det er ikke hensiktsmessig for alle typer virksomheter å lokaliseres ved en togstasjon. Det vil heller ikke være ønskelig ut fra mål om attraktiv stedsutvikling. Plasskrevende virksomheter bør lokaliseres andre steder. Dessuten har ikke alle kommuner en togstasjon. I en konkret vurdering av hvor ulike typer virksomheter bør lokaliseres kan ABC-prinsippet for virksomhets-lokalisering benyttes. ABC-prinsippet bør legges til grunn for kommunenes arealplaner. Retningslinjer for de enkelte næringsområder bør sikre rett virksomhet på rett sted. Lokaliserings-prinsippene bør samtidig gi næringslivet gode utviklingsmuligheter på lang sikt.

MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal være en attraktiv region å etablere og drive næringsvirksomhet i.

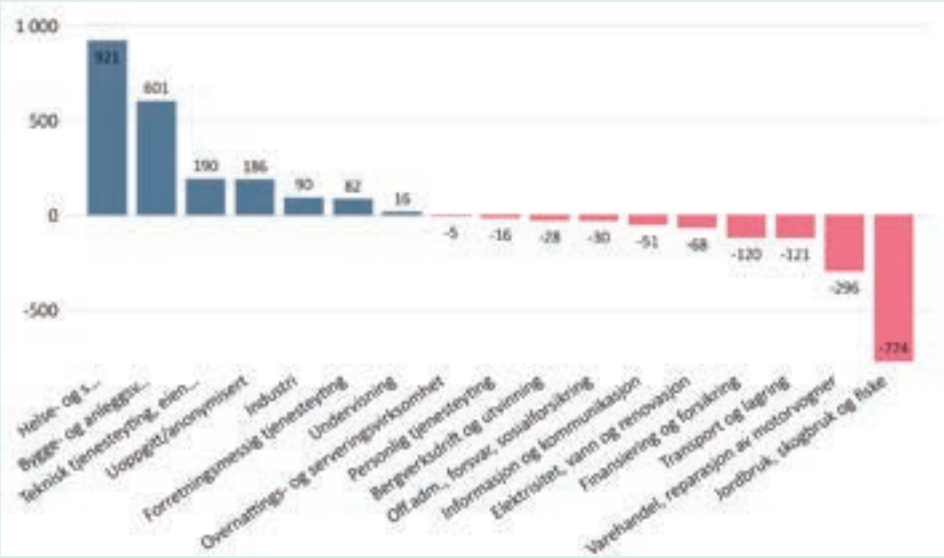
Kunnskapsgrunnlag

Næringslivet i Innherredsbyen er variert, og har dermed vist seg å være relativt robust i nedgangstider. Tidslinjen viser kun mindre utslag av finanskrisen i 2009, oljeprisfallet i 2015 og koronakrisen i 2020.



Utvikling i antall sysselsatte i Innherredsbyen fra 2008-2020.

Innherredsbyen har en spesielt sterk jordbruksnæring i forhold til resten av Trøndelag og landet. Reduksjon i sysselsettingen er et uttrykk for stor omstilling og produktivitetsvekst, og ikke en svekkelse av næringen i Innherredsbyen.



Endring i antall sysselsatte i Innherredsbyen etter næring, 2008–2018.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Rett virksomhet på rett plass: **ABC-prinsippet for næringslokalisering** legges til grunn ved tilrettelegging for næringsareal til forskjellige næringsbransjer.
- I Innherredsbyen skal det være et godt og variert tilbud av attraktive næringsarealer for forskjellige typer næringsvirksomhet (bransjer). Kommunene skal samarbeide om å etablere sterke næringsklynger.
- Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om å etablere næringsareal for **areal- og plasskrevende virksomhet** med et regionalt marked; inkludert også steinbrudd, grus og masseuttak.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

Dette sier vi JA til:

- Kommunene skal sikre tilgang til attraktive næringsareal ut fra egne fortrinn og behov.
- Kommunene skal legge til rette for lokalisering av **besøks- og arbeidsplassintensiv virksomhet** i kommunesentra for å redusere behov for å reise og øke bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.
  I kommuner, der dette er mulig, bør slike virksomheter lokaliseres i gangavstand til togstasjon.
- Logistikk- og industrivirksomhet bør samles i egne næringsområder. Slike områder kan med fordel lokaliseres nær hovedvegnettet eller i tilknytning til jernbane og/eller havn.
- Kommunene skal legge opp til effektiv arealutnyttelse på både eksisterende og nye næringsområder, for å dempe behov for nye næringsareal i regionen, og redusere press på **LNF-områder**.

Dette sier vi NEI til:

- Lokalisering av kontorbygg langs hovedvegnettet utenfor kommunesentra.

Se eget kapittel 4.4 når det gjelder prinsipper for lokalisering av ulike typer handelsvirksomhet.

H HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H7: Gjennomføre en kartlegging av behovet for ulike typer næringsareal i Innherredsbyen. Særlig skal det samarbeides om å dekke behovet for regionale næringsområder for areal- og plasskrevende virksomheter; herunder også steinbrudd, masseuttak og lignende og behov som vil komme av at Innherredsbyen øker sin aktivitet innen blå-grønne næringer.

H7

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24

H8: Kartlegging av potensielle vekstnæringer i Innherredsbyen og mulighetene for å utvikle sterke næringsklynger. Kommunene skal samarbeide om en ny strategisk næringsplan.

H8

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

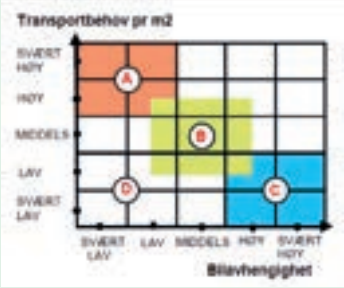
Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Innherredsbyen ønsker at togtilbudet på Trønderbanen skal utvikles i framtiden med bedre materiell, tilgang på internett, raskere reisetid og bedre frekvens. Lokalisering av virksomheter bør derfor støtte opp under denne målsettingen slik at markedsgrunnlaget for togreiser styrkes. Samtidig bør det gjøres enkelt for alle i Innherredsbyen å komme seg til og fra togstasjoner. Da må også andre tiltaksområder i dette strategi-dokumentet utvikles, f eks parkeringstilbud, kollektivtilbud og tilbudet for å gå og sykle. Les mer om dette i kapittel 5.

Hvor langt er folk villige til å pendle? Hva hvis reisetiden kan utnyttes?
Tidligere undersøkelser av reisevaner viser at svært få er villige til å dagpendle mer enn 45 minutter hver vei. En ny undersøkelse viser at å spare reisetid er mindre viktig dersom reisen er komfortabel eller reisetiden kan utnyttes til arbeid eller andre aktiviteter. (TØI-rapport 1762/2020).

ABC-prinsippet
ABC-prinsippet: ABC-prinsippet handler om å planlegge og legge til rette for "rett virksomhet på rett sted", ut ifra en målsetning om å minimere det samlede transportarbeidet i en region, samtidig som at det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. Optimal lokalisering bestemmes ut ifra virksomheters mobilitetsprofil og næringsområders tilgjengelighetsprofil.

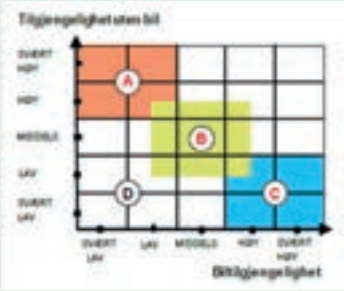


Virksomheters mobilitetsprofil. Kilde: Asplan Viak.

A-virksomheter er typisk besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter (for eksempel kontor) og bør ha god kollektivdekning.

C-virksomheter har lav besøks- og arbeidsplassintensivitet (for eksempel lager), men har høy bilavhengighet.

B-virksomheter ligger mellom A og C.



Næringsområders tilgjengelighetsprofil. Kilde: Asplan Viak.

I noen sammenhenger opereres det også med D-områder (eller R-områder, restområder), områder med både dårlig biltilgjengelighet og dårlig kollektivtilgjengelighet. Dette er områder som normalt ikke inngår i tettbebyggelsen, og hvor det ikke bør etableres andre virksomheter enn primærnæring.

Definisjoner

Besøks- og arbeidsplassintensiv virksomhet har mange besøkende eller arbeidsplasser pr m^2.

Areal- og plasskrevende virksomhet; er i denne sammenheng virksomheter som trenger mye areal og som samtidig ikke egner seg i sentrumsområder (for eksempel lager, logistikk og industri).

LNF-områder = Landbruks-, natur- og friluftsområder.

4.4 Handel og tjenestetilbud

Introduksjon

Sentrumsområdene i Innherredsbyen har i lang tid slitt med å trekke til seg nok folk til å holde liv i handels- og tjenestetilbudet. Når store varehus og kjøpesentra lokaliseres utenfor de historiske sentrumsområdene, vil det historiske senteret tømmes for innhold, folk og byliv – og i verste fall forvitre. For å snu utviklingen har byene og tettstedene på Innherred behov for å klargjøre og løfte sin rolle. Både tjenester og handel utvikler digitale tilbud. Skal sentrum lykkes må gårdeiere og næringsaktører samarbeide tett for å få frem lokaler og konsepter som publikum vi ha – restauranter og kulturtilbud vil kunne bli viktigere enn banken og skobutikken.

Utvikling av byer og tettsteder har stor betydning i arbeidet med å nå bærekraftsmålene. Vel så viktig som at fortetting reduserer transportbehov og klimagassutslipp, er de kompakte sentrenes mulighet til å ivareta sosial og økonomisk bærekraft.

Handel og service utgjør en stor andel av sysselsettingen i Innherredsbyen. Forbrukeradferden endres stadig, konkurransen fra netthandelen har økt de siste årene. Handelslekkasje til Trondheimsregionen og Sverige er også en del utfordringsbildet.

Et fortsatt godt tjeneste- og handelstilbud er viktig for attraktiviteten til Innherredsbyen. Kjøpesenter har sine fortrinn. Sentrum har sine som må bygges videre på og forsterkes. Det kan bety mindre konsepter, spesialisering, nisjehandel og tjenesteyting i sentrum, og større lokaler, kjeder og mer strømlinjeforming på kjøpesentra. Løsninger for parkering og trafikkstrømmer blir viktig for handelsopplevelsen i sentrum. Det er ikke nødvendigvis best for sentrumshandelen med gateparkering rett utenfor lokalene, men også sentrum må være tilgjengelig med bil.

MÅL – dette vil vi

- Hele befolkningen skal ha tilgang til et variert handels- og tjenestetilbud.
- Lokalisering og vekst i handel og servicetilbud skal bidra til å utvikle flerfunksjonelle sentrumsområder i byer og utvalgte tettsteder.
- Handel og servicetilbud skal styrke byer og tettsteders byliv og vitalitet og dermed også styrke Innherredsbyens samlede konkurransekraft.
- Sentrums utstrekning bør være så kompakt som mulig, tilpasset innbyggertall og omfang av sentrumsfunksjoner**,** jfr RPA.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Ny handelsvirksomhet som henvender seg til et regionalt marked (f eks detaljvarer), med unntak av arealkrevende og plasskrevende varer, skal primært etableres i kommunesentra. Dette vil på sikt styrke kommunesenterets posisjon som handelsdestinasjon og opplevelsesarena.
- Handel og service som henvender seg til et lokalt marked (f eks dagligvarer) kan også lokaliseres i mindre sentra.
- Handel og servicetilbud (detaljvarer og dagligvarer) skal lokaliseres og utformes slik at miljøvennlige transportformer stimuleres; gange, sykling og kollektivtransport.
- Sentrumsområdene skal utvikles med et mangfold av innhold og møtesteder. Foruten handel, service og tjenestetilbud, bør også kulturvirksomheter og undervisningsinstitusjoner lokaliseres i sentrum for å bidra til aktivitet, jfr RPA.
- Kommunen bør ta en aktiv rolle som koordinator for sentrumsutviklinga og legge til rette for samskaping og samarbeidsprosjekt mellom offentlige, private og frivillige aktører, jfr RPA. (f eks lokalisering av kommunale tjenester og servicekontor etc…)

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Eksisterende sentra i byer og tettsteder skal styrkes framfor å etablere nye handelsdestinasjoner utenfor byer og tettsteder.
- Sentrumsområder skal sikres god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.
- Kommunene skal i revisjon av kommuneplanens arealdel definere hvor plasskrevende varer tillates etablert i næringsområder i kommunen, jfr. definisjon av plasskrevende varer.
- Kommunene ser på de offentlige servicetilbudene som en del av sentrumsaktiviteten.

Kunnskapsgrunnlag

Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum

Hvordan påvirker utviklingen av bystruktur og senterstruktur sentrums attraktivitet og konkurransekraft?

- Ulike handelsområder i en by konkurrerer om en relativt gitt og begrenset omsetning
- Utbyggingen av eksternt lokaliserte handelsarealer representerer en stadig økende konkurranse mot sentrum, og sentrum har tapt vesentlige andeler av handelen til slike handleområder
- Dette skyldes blant annet at eierstrukturen i kjøpesentre og andre eksterne handleområder (store enheter, ofte i kjeder) matcher strukturen i handelen (i økende grad i kjeder) bedre enn eierstrukturen i mange norske bysentre (mange og små gårdeiere)
- Parallelt med fremveksten av eksterne handleområder, har store deler av bolig- og arbeidsplassutbyggingen i norske byer skjedd andre steder enn i og ved sentrum, slik at den gjennomsnittlige reiseavstanden til sentrum har økt
- Nærhet er viktig når folk velger handlested – medianavstanden på reiser til både bysenter og lokalsenter er to km, mens den er fem km til regionale kjøpesentre
- Areal- og transportutviklingen har gjort byene mer bilbaserte og bilavhengige
- I spredte og bilbaserte byer er kjøpesentre utenfor sentrum og andre eksterne handleområder ofte lettere tilgjengelige enn bysentrum – det reduserer den relative tilgjengeligheten til og konkurranseevnen for sentrum
- Sentrum i mindre byer er mer sårbare for konkurranse fra eksterne handleområder enn sentrum i større byer

Basert på dette kan man avlede at de følgende strategiene kan bidra til å styrke sentrum:

- Stopp eller reduksjon i utbygging av eksterne handleområder (ikke lokalsentre)
- Styre utbygging av arbeidsplasser, boliger, mv. til områder i og ved sentrum
- En areal- og transportutvikling som gir lavere bilavhengighet og større andeler av reisene med kollektivtrafikk, sykkel og til fots
- En omstrukturering og konsolidering av gårdeierstrukturen i de sentrale delene av sentrum

Kilde: TØI rapport https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40095

Trender innen handel og service

Handelsnæringen har gått gjennom og går fortsatt gjennom store strukturelle endringer. Fra frittstående butikker til kjeder, fra butikker på gateplan til kjøpesentre, fra små butikker til store varehus, fra lokalisering i sentrum med god tilgjengelighet med kollektivtransport til lokalisering utenfor sentrum med god tilgjengelighet for bil. Kjøpesentra har tatt markedsandeler fra sentrumsbutikker, store varehus (big-box-konsepter) har tatt markedsandeler fra kjøpesentra, netthandel er nå i ferd med å ta markedsandeler fra alle.

Tradisjonell butikkhandel har fortsatt et fortrinn med at varer kan prøves og testes, og så leveres på stedet. Denne fordelen prøver netthandelen å utjevne med raskere levering, og enklere retur og byttemuligheter. Det betyr at man trenger lager og såkalte pick-up points nærmere kundene. I en del bransjer er butikkene allerede i dag en kombinasjon av pick-up point for netthandel og tradisjonell butikk.

En trend det pekes på er at butikker som tidligere har hatt butikk+lager i eget bygg, og som nå har en utvikling mot butikk+lager+netthandel (evt +pickup) er i ferd med å flytte inn i kjøpesentrene og/eller bysentrum.

Utviklingen med kraftig vekst i netthandelen tvinger tradisjonell varehandel til omstilling og utvikling. En strategi som stadig trekkes fram fra bransjeanalytikere er å satse på å utvikle opplevelser og konsepter i butikkene. Eksempler på denne utviklingen er kjøpesentre som i dag satser på kino, badeland og skøyte-is på vinteren.

Kilde: Vista Analyse, 2019.

Dette sier vi JA til:

- Det skal legges til rette for handel i sentrumsområdene, fortrinnsvis i 1. etasje med åpne fasader ut mot plasser og gater. I forbindelse med kommunedelens arealdel/sentrumsplan bør det avklares hvor i sentrumsområdet det eventuelt kan åpnes for bolig i første etasje.
- Nye kjøpesentra kan tillates etablert i sentrum. Også kjøpesentra skal henvende seg til gater og plasser og ha flere adkomster.
- Arealkrevende handelsvirksomhet bør lokaliseres til sentrumsområdenes randsone, slik at disse virksomhetene også bidrar til å styrke kommunesenteret som handelsdestinasjon.
- Plasskrevende handelsvirksomheter kan lokaliseres til sentrumsområdenes randsone eller til egne næringsområder som er avsatt til dette formålet i kommuneplanen. Slik handelsvirksomhet kan med fordel samles i egne områder fremfor å spres til flere ulike næringsområder blandet med annen plasskrevende næringsvirksomhet (f.eks. logistikk og industri).
- I grendesentre kan det tilrettelegges for handel som har et lokalt markeds-grunnlag; for eksempel lokal service, matforretninger o.l

Dette sier vi NEI til:

- Nye kjøpesentra utenfor sentrum tillates ikke etablert.
- Eksisterende kjøpesentra utenfor sentrumskjernen tillates ikke utvidet, evt kun innenfor eksisterende regulert tomteareal.
- Det skal ikke legges til rette for handelsvirksomhet langs E6. (Slik etablering vil svekke eksisterende kommunesentra som handelsdestinasjon og eksisterende sentrumsområder vil kunne forvitre). Veiservice-anlegg kan tillates, såfremt det ikke kommer i konflikt med jordvern.
- Det skal ikke etableres handelsvirksomhet i næringsområder som er avsatt til logistikk- og industrivirksomhet.

H HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H9: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om strategier for å fylle tomme sentrumslokaler med virksomheter som skaper innhold og byliv i sentrum.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

H10: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide strategisk om å ta over flere offentlige skranketjenester, f eks ved å legge flere offentlige tjenester til kommunens servicetorg. Publikum krever tilgang til tjenester i større deler av døgnet. Samarbeid om tilbud kan gi mulighet for eksempelvis ettermiddagsåpent.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

Samordnet areal- og transportutvikling

Stor trafikkbelastning i enkelte bygater kan i dag være til hinder for utvikling i sentrum og tettsteder i Innherredsbyen. Løsninger som regulerer og avlaster trafikkstrømmer bør utredes av fylkeskommunen i samarbeid med partene i Innherredsbyen.

Flateparkering i sentrum er til hinder for å skape attraktive områder, og det trengs felles strategier og kunnskapsgrunnlag. Felles parkeringsstrategi er nødvendig for at enkeltaktører, bydeler eller byer skaper spillsituasjoner med fri parkering som konkurransefortrinn. Felles løsninger i alle kommunene gjør det enklere for brukerne slik at barrierene for å bruke organisert og betalt parkering tas ned og adferden endres.

Etablering av flere boliger og kontorarbeidsplasser i sentrum vil kunne styrke sentrumshandelen. Se kap 4.2, 4.3.

Eksempel:
Åsen – hva skjer ved etablering av dagligvare ved nytt kryss på Vassmarka?

I dag går E6 gjennom Åsen sentrum med en ÅDT på nær 10.000 biler i døgnet. Det er skole, butikker, bank, bensinstasjon, jernbanestasjon tett på boligområdene. I 2025 flytter E6-trafikken ut fra sentrum, til Vassmarka 1,6 km mot nord. Her blir det en kryssløsning. Det finnes få boliger/muligheter til å utvikle boligområder ved krysset. Vassmarka er et av få – kanskje det eneste – krysset på E6 mellom Kvithamar og Mære der man ikke kommer i konflikt med jordvernet. Området er tenkt utviklet til næringsområde gjennom felles reguleringsplan med Nye Veier. Det har vært stor interesse fra en rekke kjeder om å bygge dagligvarebutikk og bensinstasjon i området. Samtidig er det klare signaler om at hvis en kjede får etablere seg her vil man i løpet av kort tid ha flyttet all handel fra Åsen sentrum. Administrasjonen i Levanger kommune ønsker å beholde detaljhandel i Åsen sentrum sammen med trafikknutepunktet (togstopp/busstopp). Man foreslår å tillate plasskrevende handel og industri/kontor i Vassmarka. Samtidig har vi funnet arealer i Åsen sentrum som kan brukes til mer besøksintensiv detaljhandel. Trusselbildet; at dagligvare flytter ut av sentrum og tilbudet forsvinner permanent i eksisterende sentra. Dette har skjedd langs E6 sør for Trondheim (Melhus).

Foto: Nye veier AS

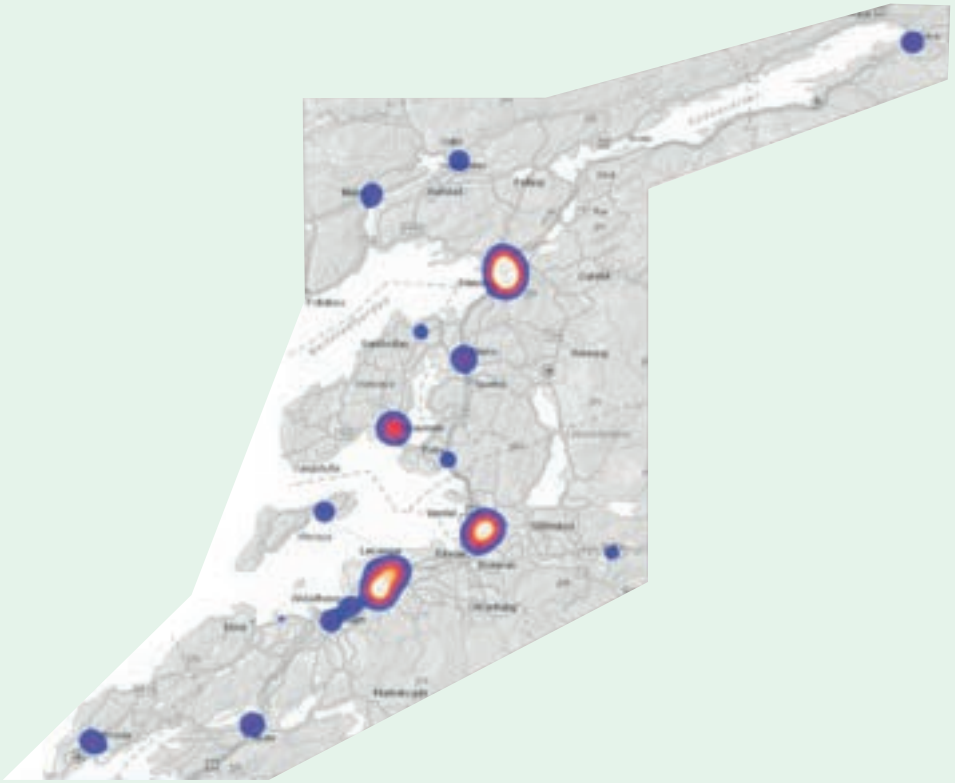
Definisjoner

Dagligvarer: Mat etc

Detaljvarer: Sko, klær, etc..

Arealkrevende varer: F eks møbler, brune- og hvitevarer, elektrovarer etc. Varer hvor det noen ganger er hensiktsmessig å benytte bil ved innkjøp.

Plasskrevende varer: Bilforretninger, plantesentra, byggvarehus etc. Varer hvor det i som regel er hensiktsmessig å benytte bil ved innkjøp.



Heatmap, reisemål for handelsreiser på Innherred.
Kilde: RVU for Innherredsbyen.

Reisevaneundersøkelsen i Innherred: Handelsreiser

Kartet til venstre viser målpunkt for handlereiser på Innherred fremstilt som et heat-map. Det viser at byene Steinkjer, Levanger og Verdal er de største handelssentrene i regionen, men at det også er noen handelsreiser med målpunkt i de øvrige tettstedene i regionen. Fargeskalaen reflekterer antall handelsreiser i absolutte tall som har målpunkt et gitt sted.

Kartene under viser samme fremstilling, men spesifikt for byområdene i tettstedene Steinkjer, Levanger og Verdalsøra.

Steinkjer har flest handlereiser med 34 % av reisene til butikk i undersøkelsen. Brorparten av handlereisene har målpunkt på og omkring AMFI Steinkjer og de store varehusene på Nordsidleiret og Sannan. Relativt få handlereiser har målpunkt i Kongens gate/sentrum, særlig på Nordsida.

Levanger har til sammen 20 % av handlereisene på Innherred. Også i Levanger har de fleste handlereisene målpunkt Moan på og omkring kjøpesenteret Magneten, men Levanger har flere handlereiser med målpunkt i sentrum enn i Steinkjer.

13 % av handlereisene på Innherred går til butikker på Verdalsøra. De fleste handlereiser går til sentrum, med AMFI som sentralt punkt. Utenfor sentrum er det flest handlereiser til området Bobyn.

Heatmaps, reisemål for handlereiser i byene på Innherred.
Kilde: RVU for Innherredsbyen.

4.5 Grønnstruktur

Introduksjon

Innherredsbyen er preget av store sammenhengende grønnstrukturer; både landbruksområder, kulturlandskap og skogsområder. Grønnstrukturer i by- og tettsteder er alle små og store grønne områder som finnes der inklusive strandsoner. Grønnstrukturen utøver flere funksjoner. Den gir et positivt bidrag til mikroklima, støtter biodiversiteten og biotoper for dyr, spesielt hvis de er sammenhengende, og den er rekreasjonsarealer for innbyggere. Tilstrekkelige og gode uteoppholdsarealer er viktig ved utvikling av boligområder.

Grøntarealer kan tar opp store nedbørsmengder i byer, og gjennom det bidra til overvannshåndtering og flomvern. Det vil være en fordel om grøntarealer i byer og tettsteder kan få forbindelses med større naturområder utenfor, f.eks. kulturlandskapet. Grøntområder har en spesiell betydning for klima; både lokalt og globalt.

Gode grøntområder kan motivere til økt bruk av sykkel og å gå til fots. Nasjonale myndigheter oppfordrer kommunene i Trøndelag og i hele Norge til å utvikle grønnstrukturplaner som også inkluderer tilknytninga til sjø og vann. Grønnstrukturplaner må ha tilknytta forpliktende bestemmelser om arealbruken.

I Trøndelags planprogram – regional plan for arealbruk er grønnstrukturen beskrevet som en av de strukturer som bidrar positivt til folkehelsen.

Eksempler på grønnstruktur:

- Private hager
- Parker og offentlige grøntarealer
- Landbruksareal (dyrka/dyrkbar jord)
- Skogområder
- Sjø
- Innsjø

Ulike tiltak vil kunne kreve inngrep i eksisterende grønnstruktur, eksempelvis:

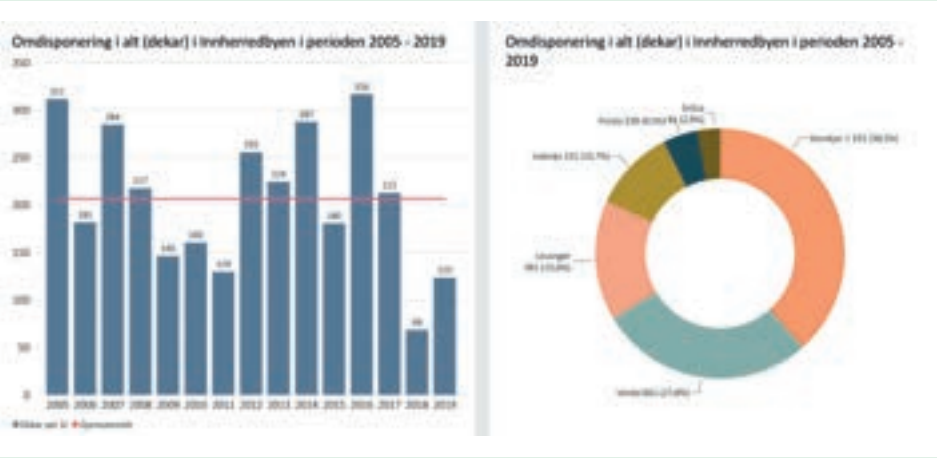
- Nye næringsområder for plasskrevende og transportkrevende virksomheter.
- Eventuelt ny godsterminal i Innherredsbyen
- Forbedret jernbaneinfrastruktur.
- Videre utvikling av vegnettet, i første omgang ved realisering av E6.

Det er viktig at planprosesser for nye tiltak i eksisterende grønnstruktur tar høyde for kompenserende tiltak (etablering av nye grønnstrukturer/erstatningsareal osv). Kompenserende tiltak må sikres med rekkefølgebestemmelser.

Kunnskapsgrunnlag

Omdisponert dyrka jord

Det er i perioden 2005-2019 ble det omdisponert 2295 dekar dyrka jord i Innherredsbyen, som utgjør 153 dekar i gjennomsnitt per år. Til sammenligning så ble det i gjennomsnitt omdisponert 1170 dekar per år i Trøndelag. Steinkjer kommune har omdisponert mest areal i perioden med 838 dekar dyrka jord.



Kilde: SSB tabell 06194

Omdisponering skjer ved at kommunen vedtar en reguleringsplan for et område til annet formål enn landbruksformål. Eller ved at kommunen vedtar en omdisponering av dyrka eller dyrkbar jord med hjemmel i Jordlovens §9. En slik jordlovssak behandles i tillegg parallelt som dispensasjonssak etter Plan– og bygningsloven, jf. kap. 19 i Plan– og bygningsloven. Det er ved disse vedtakspunktene at dyrka og dyrkbar jord rapporteres som omdisponert i KOSTRA og blir grunnlag for SSBs statistikk.

Reindrifta danner grunnlag for kulturell identitet og språk, og opprettholder samisk tradisjonskunnskap om naturen. Beitearealene er helt vesentlige for reindriftas fremtidige eksistens. Arealene utfordres i dag av utbyggingsinteresser.

MÅL – dette vil vi

- Sikre gode grønnstrukturer i Innherredsbyen som basis for gode levevilkår, bolyst og trivsel.
- Etablere sammenhengende grøntstrukturer for å gi mulighet for fysisk aktivitet (eks strandpromenade, turstier mv)
- Nedbygging av grøntarealer, og særlig jordbruksareal, skal begrenses til et minimum.
- Beiteressursene for den sørsamiske reindriften er ivaretatt

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Fortetting innenfor eksisterende tettstedsareal for å unngå å ta i bruk nye areal.
- Differensiert strandsonepolitikk; som ivaretar naturkvaliteter for allmennheten.
- Sikre gode forbindelser mellom grønnstruktur og annen infrastruktur (for eksempel gang- og sykkelveg, muligheter for turløyper/skiløyper og alternative traseer).

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Nasjonale forventninger til vern av dyrket mark skal legges til grunn for planlegging i Innherredsbyen.
- Innenfor prioriterte utviklingsområder i byer og kommunesentra kan utbyggingshensyn likevel tillegges større vekt enn vern i en helhetlig vurdering av samfunnshensyn. Dette gjelder også ved fremføring av regionalt viktige infrastrukturprosjekt (veg og jernbane).

H HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H11: Utvikle felles «prosedyre» for flytting og reetablering av dyrkajord ved omdisponering i samarbeid med Nye veier.

H11

Ansvarlig: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, kommunene, Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag..

Tidshorisont: 2021–24.

H12

H12: Kommunene bør utvikle planer for velfungerende og sammenhengende grøntstrukturer som binder sammen boligområder, skoler, barnehager, strandsone og markaområdene. Planene bør også omfatte de «blå strukturene», som bekker, elver, vann og sjøen. I arbeidet bør det legges vekt på tilgjengelighet for alle brukergrupper. Grøntstrukturplanene må følges opp gjennom konkrete tiltak, politiske prioriteringer og økonomiske midler.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Grønnstruktur er viktig for attraktive byer og lokalsamfunn, jfr kap 4.1. Grønnstrukturer skaper gode «pauseplasser» – byrom som er noe annet enn tett by. Grønnstrukturer gir lyst til å gå og bruke tid i byen, ikke bare kjøre forbi. Grønne lunger er særlig viktig i konsentrerte boligområder. Gatetun og forhager skaper godt lokalmiljø. Det er viktig at grønnstruktur utvikles parallelt med boliger, med rekkefølgebestemmelse, se også kap 4.2.

Grønnstrukturer er rekreasjonsområder, og kan også fungere som buffer mot annen aktivitet, se også kap 4.3. Støy og støvdemping kan være et eksempel på buffereffekt.

Grønnstrukturer er også viktg for å stimulere til gange og sykkel som transportform, se også kap 5.6 og 5.7. Snarveger og gangveger kan etableres i grøntområder.

Parkeringsanlegg og parkeringsløsninger kan etableres og skjermes med grønnstrukturer i randsonen til sentrumsområder, grønne forbindelser kan stimulere til gange inn i bysentrum, se også kap 5.8.

5. Transportstrategier

5 Transportstrategier

5.1 Helhetlig, sømløst og bærekraftig transportsystem

Introduksjon

I Trøndelag fylkeskommune sin samferdselsstrategi er visjonen «Ett tilgjengelig Trøndelag» etablert, og hovedstrategien *«Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon»*, er forklart som evnen til å kunne reise og muligheten til å slippe. Bærekraftig bevegelsesfriheten, opplevelsen av høy mobilitet, der transportpolitikken tar oss mot FNs bærekraftsmål for 2030, er det vi bør strekke oss mot.

Med god samhandling mellom alle aktørene i transportsystemet på alle nivå, samordning av reisekjeder og med god bruk av teknologi kan kostnadseffektive og mer fremtidsrettede transportløsninger gjøre denne bevegelsesfriheten mer bærekraftig enn i dag.

Et helhetlig og bærekraftig transportsystem i Innherredsbyen skal bidra til et funksjonelt bo- og arbeidsmarked og skal bidra til å redusere transportens belastning i form av trafikkulykker, arealbruk, klima- og miljøkonsekvenser.

Bærekraftig mobilitetsplanlegging handler om å se transportformer, arealplanlegging og menneskelig adferd i sammenheng.

Reduksjon i personbiltrafikken vil kreve satsing på tiltak som gjør det attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt, og at dette er reelle alternativ til privatbilen. En godt utviklet digital infrastruktur vil bidra til å større valgfrihet – for eksempel å velge bort en reise uten at dette trenger å ha praktisk betydning.

Næringslivet på Innherred har behov for kompetente ansatte, og tilgangen til dette skal sikres gjennom et godt transportsystem. Videre har næringslivet behov for et effektivt og pålitelig transportsystem som sikrer inn- og utgående godsstrømmer.

Som et «sømløst»nett

For å få til konkurransedyktige alternativ til personbiltransport på Innherred, må det utvikles et effektivt «sømløst» transporttilbud som dekker hele reisekjeden dør-til-dør hvor ulike transportmidler kan inngå. Ulike transportformer med ulike egenskaper som gange, sykkel, tog, buss, båt, bestillingstransport og delingsbiler spiller sammen i et system der transportformene supplerer hverandre. Samordning av offentlige betalte transporter bør forsterkes, for å utnytte tilgjengelig kapasitet og øke fleksibiliteten.

I aksen Innherred–Trondheim vil jernbanetilbudet være ryggraden i kollektivsystemet, men hvor andre transportmidler vil være viktige for å skape sammenhengende reisekjeder. Utnyttelse av teknologi og viljen til å teste ut nye løsninger innen kollektivtransport åpner for mer markedstilpassede løsninger. Dagens kollektivtilbud må anses som en minimumsløsning. Svakt tilbud og svak markedsføring /synliggjøring av kollektivtilbudet har forsterket privatbilbruken gjennom flere år.

Privatbilen vil fortsatt være et alternativ for mange når andre reelle reisealternativer mangler. Ett enkelt og forutsigbart transportsystem hvor ulike transportmidler «spiller i lag» vil kunne være en effektiv konkurrent til privatbilen, og da vil restriktive tiltak i forhold til bilbruk være mer akseptabelt. Løsninger som bildeling og gode løsninger for innfartsparkering er tiltak som er med å redusere privatbilbruken.

Et kollektivt transportsystem i Trøndelag som er kjennetegnet av samordning og helhetlig tenkning, samt en godt utbygd digital infrastruktur vil bidra til at folk kan velge arbeidsplass innenfor et større geografisk område. For eksempel arbeidskraft som bor utenfor Innherredsbyen, men hvor arbeidsstedet er på Innherred eller motsatt – personer som bor på Innherred kan arbeide i Trondheim, Namsos eller Grong.

MÅL – dette vil vi

- Utvikle et sømløst persontransportsystem med fokus på brukeren – som gir mer komplette og brukervennlige reisekjeder, og som er med og binder Innherred sammen og mot verden.
- Utvikle et transportsystem som gjør det enklere å gå, sykle og reise kollektivt.

STRATEGI – viktige hovedgrep

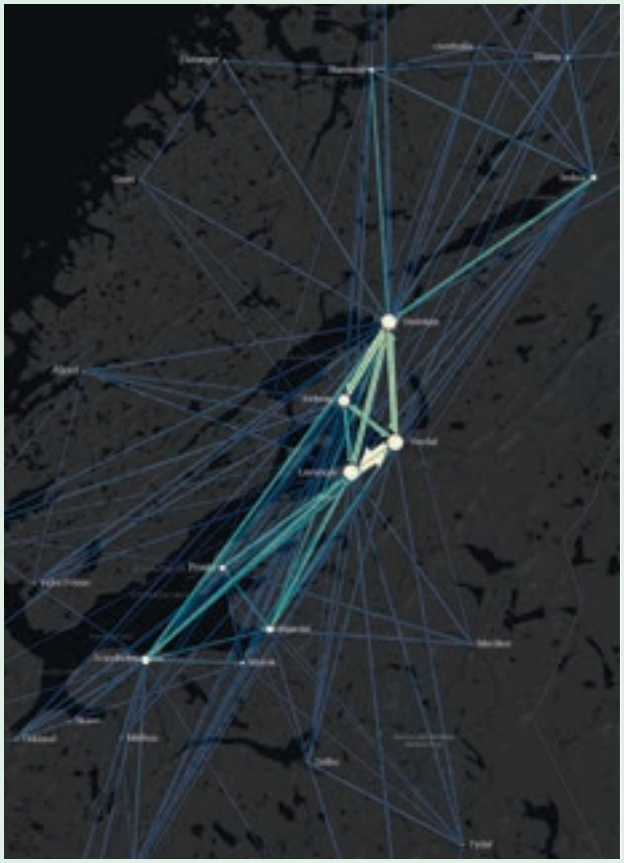
- Det etableres arena for samarbeid, samordning og utvikling av transport/ mobilitet hvor de ulike aktørene deltar. Et regionalt transport-/mobilitetssamarbeid skal bidra til å utvikle mest mulige helhetlige og bærekraftige løsninger.
- Det etableres felles utviklingsarbeid på områder på tvers av kommunegrensene hvor dette vurderes som hensiktsmessig å utvikle felles politikk.
- Det arbeides aktivt for at Innherredsbyen skal inngå i statlig støtteordning for mellomstore byområder som vil gi økt gjennomføringskraft for å realisere byområdets ambisjoner på transportområdet.
- Utnyttelse av teknologi, og ha en proaktiv holdning til å være utviklingsarena for å pilotere utvikling av ulike transport- og mobilitetsløsninger. Fokus på nye muligheter når det gjelder «sømløs» mobilitet; blant annet elektrifisering, automatisering / autonomi (selvkjørende tenkologi), intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller med delingsmobilitet.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Tett samarbeid mellom parterne i Innherredsbyen og samordning av tiltak
- Samarbeid om felles innspill for å påvirke sentrale myndigheter.
- Balansert utvikling av restriktive tiltak i forhold til personbilbruk.
- Måling av effekter; f eks regelmessige reisevaneundersøkelser, trafikkdata m.m.
- Utnyttelse av teknologi, se muligheter.
- Ulike transportformer med ulike egenskaper spiller sammen i et system der transportformene supplerer hverandre.
- Utvikling av restriktive tiltak i forhold til privatbil, må skje trinnvis med utvikling av reelle alternative transportløsninger. For å begrense omfanget av personbilbruk, må forholdet mellom «pisk og gulrot» balanseres.
- Samordnet holdningsskapende arbeid med spesielt fokus på gange, sykkel og kollektivtransport.

Kunnskapsgrunnlag

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Resiestrømmer mellom kommuner
Kartet under illustrerer reisestrømmene mellom kommunene på Innherred og tilstøtende regioner. Det er en forenklet framstilling som viser forholdstall av reiser mellom kommuner samlet, uavhengig av hvor i kommunene start- og målpunkt for reisene er.



Pendlingsstrømmer i og inn/ut av Innherredsbyen.
Kilde: RVU for Innherredsbyen 2020.

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H13: Videreføring av felles samarbeid – og utviklingsarena med handlingsprogram som sikrer oppfølging av strategier og samordnet utvikling.

Ansvarlig: Alle partnere i Innherredsbysamarbeidet.

Tidshorisont: 2021–22.

H14: Aktiv kommunikasjon og holdningsskapende arbeid, med minst et årlig større felles arrangement, for eksempel i forbindelse med den europeiske mobilitetsuken.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

H15: Gjennomføring av ny reisevaneundersøkelse for å måle effekt av tiltak.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2024.

H16: Arbeid for å posisjonere Innherredsbyen til å inngå i statlig ordning for belønningsmidler / byvekstavtale.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Et helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportsystem må samordnes med lokalisering av virksomheter, handel, service, boliger og andre funksjoner. Se også kapittel 4.

5.2 Knutepunkt

Introduksjon

Gode knutepunkt er viktig for å oppnå et effektivt kollektivsystem og for å gjøre det enklere å være trafikant. Motstanden mot å bytte transportmiddel kan reduseres og med god ruteplanlegging kan reisetiden reduseres for kundene. Utforming og design av knutepunktet skal gjøre det enkelt å bytte transportmiddel og sammenhengende informasjon og billettering skal gjøre det enkelt og smidig å bruke kollektivtransport. Kilde: www.tiltak.no, TØI 2016.

Det er flere knutepunkt av ulike størrelser og funksjoner. De viktigste knutepunktene i Innherredsbyen finner vi langs jernbanen. Noen knutepunkt har flere transportarter i seg, mens andre er mer tilpasset visse transportformer, for eksempel overgang bil/tog.

Skal vi oppnå at innbyggerne foretrekker å reise kollektivt framfor å benytte privatbilen på hele reisen, må det bestrebes kortest mulig avstand mellom de ulike transportmidlene (byttene). Det skal være mulig å ta seg fram uansett fysiske forutsetninger og det må være enkelt å finne fram til, fra og på knutepunktet.

Fortetting rundt knutepunkt er en sentral arealutviklingsstrategi for å oppnå redusert bilbruk i byområder. God lokalisering av knutepunktene som del av byen/tettstedet er viktig. Effektiv arealutnyttelse, utforming som gir interaksjon med byen, arealbruk som gir aktivitet på bakkeplan, utforming som styrker stedets urbane kvaliteter, og lokalisering av arbeidsplassintensive og publikumsintensive funksjoner, er viktig for et velintegrert og velfungerende knutepunkt i by.

En god og helhetlig utvikling av de viktigste knutepunktene i Innherredsbyen krever samarbeid.

Det er flere faktorer som kan ha påvirkning for utforming av et godt knutepunkt:

- Tilrettelegging for ulike trafikantgrupper
- Komfort og miljø
- Trygghet

Dessuten vil tilgang til relevante tilbud og tjenester på knutepunktet bidra til å gjøre evt ventetid positiv.

Særlig viktige knutepunkt i Innherredsbyen fremgår av det strategiske kartet i kap 3.1.

MÅL – dette vil vi

- Knuteunkt skal tilrettelegge for effektive transportmiddelbytter og til positiv ventetid, og skal bidra til å øke kollektivtransportens konkurransekraft.
- Det skal oppleves enkelt og tidseffektivt å bytte transportform, enten man ankommer knutepunktet til fots, på sykkel, via annet kollektivtilbud eller bil.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Utvikling av knutepunkt skal skje ved å integrere, og utvikle eksisterende kunnskap og gjennom gode prosesser med brukere og alle involverte aktører med delansvar.
- Både utvikling av knutepunkt og drift av knutepunkt krever samarbeid. Det er behov for å etablere en felles forståelse for hvilken standard ulike knutepunkt må ha ut ifra beliggenhet og transportvolum.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Overgangen mellom transportmidler og tilrettelegging / gangavstand til ulike transportmidler bør skje etter faglig funderte prinsipper.
  - Definerte knutepunkt må tilby gode og trygge parkeringsmuligheter for sykkel, men også innfartsparkering for reisende som er avhengig av å benytte bil for å komme seg til sentrale knutepunkt. De myke trafikantene må gis høyeste prioritet, dernest annet kollektivtilbud, taxi og bringe-/hentelasser. De som skal langtidsparkere kan gå lengst, men ikke så langt at det oppleves tidkrevende å velge kollektivt. Digitale reservasjonsløsninger mv. kan gi tidsbesparelser og kompensere noe for avstand.
- I forbindelse med utviklingen av transportsystemene er det minst like viktig å sørge for god tilgjengelighet og sikker adkomst til holdeplasser og stasjoner, som selve rutetilbudet.
- Universell utforming skal ivaretas.
- På utvalgte knutepunkt må rutetidene koordineres / taktes så langt det er mulig for å unngå unødvendig ventetid for brukerne.

- For å øke andelen som går og sykler til knutepunktene må gode og trygge gang- og sykkelveier mellom knutepunkt og sentrale målpunkter i byen/tettstedet være normen.

H

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H17

H17: Det skal utarbeides en hovedplan for utvikling av knutepunkt på Innherred. I denne etableres felles kunnskapsgrunnlag og med detaljert handlingsplan for de enkelte knutepunkt og tilhørende rutetilbud. Det er viktig å få gjort avklaringer omkring hvilke av disse funksjonene som må ligge ved stasjonene og hva som kan ligge andre steder, slik at sentrale arealer utnyttes best mulig.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune (i samarbeid med AtB), Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR) og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

I arbeidet med gode knutepunkt må arbeidet også omfatte annen arealplanlegging, lokalisering av arbeidsplasser og handel- og tjenestetilbud; kort sagt mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling må koordineres. Se også kap 4.1, 4.3, 4.4 og øvrige delkapitler i kapittel 5.

Ikke minst må knutepunktstenkning og lokalisering av virksomheter etter ABC-prinsippet ligge til grunn for videre arealutvikling, spesielt i stasjonsbyene. Det vil si at nye boliger og arbeidsplassintensive virksomheter bør lokaliseres innenfor området som regnes å være i gangavstand til stasjonen. Utvikling av snarveier er et virkemiddel som kan bidra til at flere virksomheter og boliger faller innenfor definisjonen av å ligge i gangavstand til sentrale knutepunkt.

Det er avgjørende at det er trafikksikkert å gå til/fra knutepunkt og holdeplasser. Fortau, gang- og sykkelveier og snarveier er tiltak som gjør kollektivtrafikken mer attraktiv, trafikksikker og reduserer reisetiden fra dør til dør, som igjen gjør det lettere å velge kollektiv fremfor bil.

Kunnskapsgrunnlag

Akuelle problemstillinger i Innherredsbyen:

- Rundt mange av jernbanestasjonene er det avsatt store arealer til jernbaneformål. Jernbanen har behov for areal til drift, vedlikehold og fornying/utvikling. Det er viktig å få gjort avklaringer omkring hvilke av disse funksjonene som må ligge ved stasjonene og hva som kan ligge andre steder, slik at sentrale arealer utnyttes best mulig.
- Avklaring av byggegrenser som skal gjelde nær stasjonsområdene har også stor betydning for fortettingspotensialet. Flere boliger innen 10 minutters gang- eller sykkelavstand fra knutepunktene vil bidra til at flere kommer seg til knutepunktet uten å benytte bil.

Faktaboks:
Generell prioritering av avstand til transportformene fra kjernen i byttepunktet.

Illustrasjon av Truls Lange, Civitas 2016. Kilde TØI rapport 1526/2016.

Fakta: Miljøvennlige lokaliseringsvalg:

1) Reisevaneundersøkelsen for Innherredsbyen viser at det er innbyggerne som bor nær jernbanestasjoner / knutepunkt som har de mest miljøvennlige reisevanene.

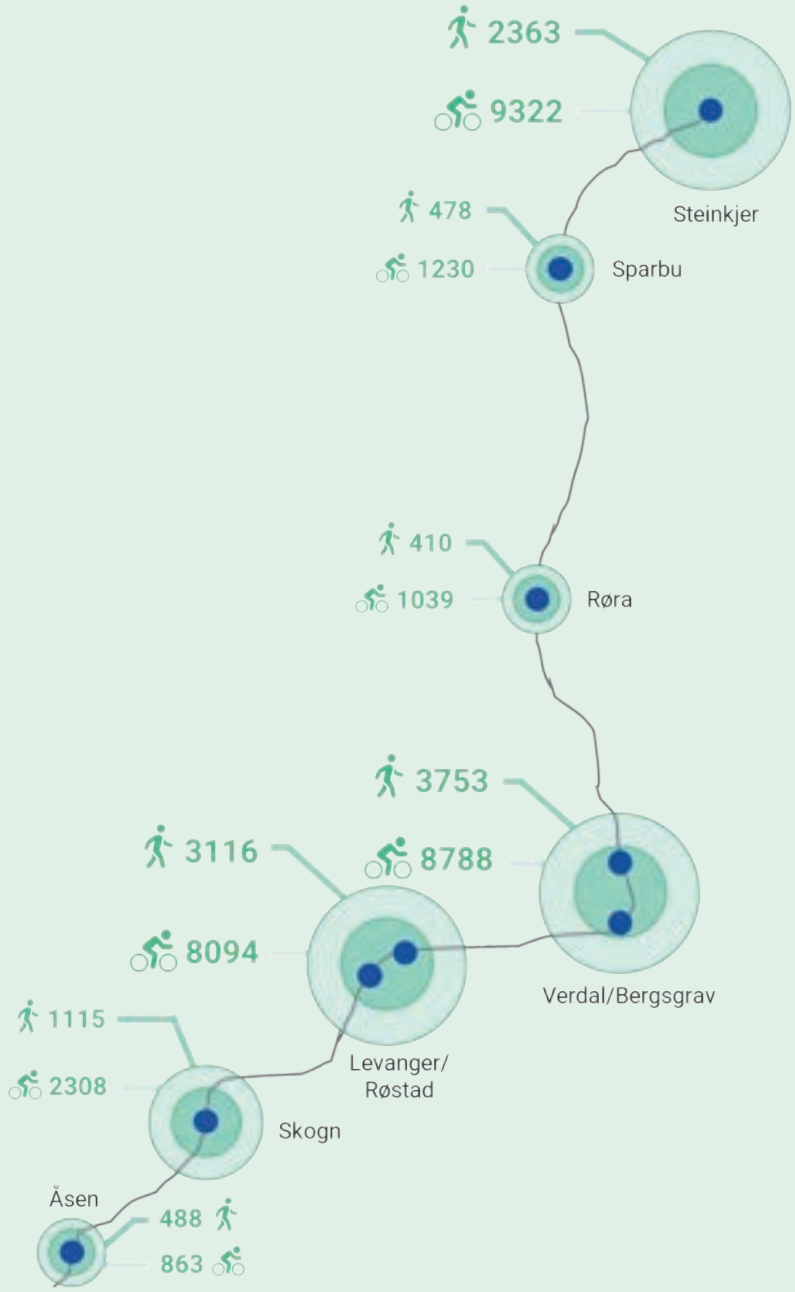
2) For at flest mulig skal kunne gå, sykle (lokalt) eller reise kollektivt (regionalt) til arbeidsplassen bør framtidig lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter (bl.a. kontorvirksomheter) lokaliseres nær knutepunktene. Dersom slike arbeidsplasser ikke lokaliseres i gangavstand fra jernbanestasjon, så vanskeliggjøres arbeidspendling med tog.

3) Å legge til rette for økt boligbygging og arbeidsplasslokalisering i gangavstand fra knutepunkt kan i tillegg til mer miljøvennlige reiser, også skape mer attraktive byer og tettsteder.

Bosatte i nærheten av knutepunkt

For alle praktiske formål er togstasjonene langs Trønderbanen å regne som de viktigste knutepunktene i regionen. De fleste rutebilstasjoner ligger i umiddelbar nærhet til togstasjonene, og har busstilbud og/ eller bestillingstransport som mater inn til nærmeste togstasjon.

I alt 12 114 personer på Innherred bor innenfor 10 minutters gange til en togstasjon som betjenes av Trønderbanens timesfrekvens. Dette utgjør 17,1 % av befolkningen på Innherred som indikerer at befolkningen i stort er relativt spredtbodd i regionen. Samtidig bor 32 490 personer i nnenfor 10 minutters sykkelavstand til en togstasjon, eller 45,8 % av alle på Innherred.



5.3 Jernbane og togtilbud

Introduksjon

Innherredsbyen er allerede godt tilrettelagt for reiser med jernbane. Jernbanen utgjør ryggraden i det kollektive transportsystemet, og de største byene og tettstedene i Innherredsbyen fungerer som knutepunkt for kollektivtransport. Det er spesielt på lengre reiser at jernbanen har et konkurransefortrinn i dag, men det er også en andel underveispassasjerer. Med hyppigere avganger (halvtimesruter) over store deler av døgnet er det potensial for å øke antallet togreiser i regionen. Ettersom det foreligger planer for utbedring av E6 i korridoren er det viktig å utvikle togtilbudet for å unngå svekket konkurransekraft for toget, med passasjerlekkasje og større markedsandel for vei. Dette handler om å utnytte togets fordeler:

- Togets rolle for å knytte bo- og arbeidsmarkedet sammen, både internt og inn mot Trondheimsregionen. Toget har den rollen i dag, men dette kan videreutvikles.
- Toget stopper «midt i byen» og gjør det enkelt å nå aktuelle målpunkt til fots – lett tilgjengelig
- Reisen kan gjennomføres med en viss grad av komfort og reisetiden kan brukes produktivt på toget
- Miljø-/klimaaspektet: Toget kan frakte store volum og det er planer om å få til nullutslippsløsning helt til Steinkjer på sikt, i første omgang skal jernbanen elektrifiseres til Stjørdal.

En annen utfordring for Trønderbanen er de mange usikrede planovergangene som finnes langs trasèen. Sanering eller sikring av planoverganger vil kunne føre til høyere robusthet i rutemodellene og redusert reisetid, ettersom togene kan holde høyere hastighet. Dette vil være spesielt viktig med tanke på økt frekvens i det fremtidige togtilbudet. Dette har også sammenheng med å oppnå attraktive sentrumsområder fordi planoverganger påvirker trafikkmønsteret og barrierevirkningen av jernbanen i sentrumsområder.

MÅL – dette vil vi

- Toget skal ta en større andel reisende med internt i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og Trondheimsområdet
- Tog skal ha nullutslipp.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- **Nye tog:** I løpet av 2021 skal alle togene som i dag benyttes på Trønderbanen byttes ut med nye moderne regiontog med betydelig flere sitteplasser. I forbindelse med dette vil en rekke stasjoner på Trønderbanen få trinnvis adkomst mellom plattform og tog. Plattformoppgraderingene må fortsette slik at alle stasjoner får trinnfri adkomst på sikt.
- **Flere avganger:** Jernbanedirektoratet og Bane NOR planlegger nå kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen og Nordlandsbanen for å kunne øke antall avganger på Trønderbanen. Målet er avganger hver halvtime mellom Melhus og Steinkjer. Forsterket togtilbud nord for Steinkjer utredes, enten ved at flere avganger på Trønderbanen forlenges til Grong evt forbedret tilbud på Nordlandsbanen.
- **Kortere reisetid:** I første omgang prioriteres flere avganger, som nevnt ovenfor. På noe lengre sikt må man se på hvordan reisetiden mot Trondheim kan reduseres. I KVU Trondheim-Steinkjer er dobbeltspor Trondheim-Stjørdal og Stjørdal-Åsen (Forbordfjellet tunnel) pekt på som de viktigste tiltakene i den forbindelse. Skal man nå reisetidsmålet i KVUen (Trondheim-Steinkjer 1:19) må det også gjøres hastighetsøkende tiltak mellom Åsen og Steinkjer.
- **Nullutslipp:** I 2024 skal Nordlandsbanen være elektrifisert mellom Trondheim og Stjørdal, men fremdeles vil de nye bimodale togene kjøre på diesel de 9 milene mellom Stjørdal og Steinkjer. For å eliminere utslippet på Trønderbanen finnes det flere alternativer. Strekningen kan elektrifiseres på vanlig måte, men løsninger med batteritog eller hydrogentog kan også være aktuelle.
- **Stoppmønster:** Det er en avveining mellom mange stopp og god flatedekning på den ene siden, og færre stopp og kortere reisetid på den andre siden. Dagens stoppmønster på Innherred er relativt tett og stoppene utfyller hverandre godt. Det er med andre ord sannsynlig at man mister en del reiser om et stopp legges ned.

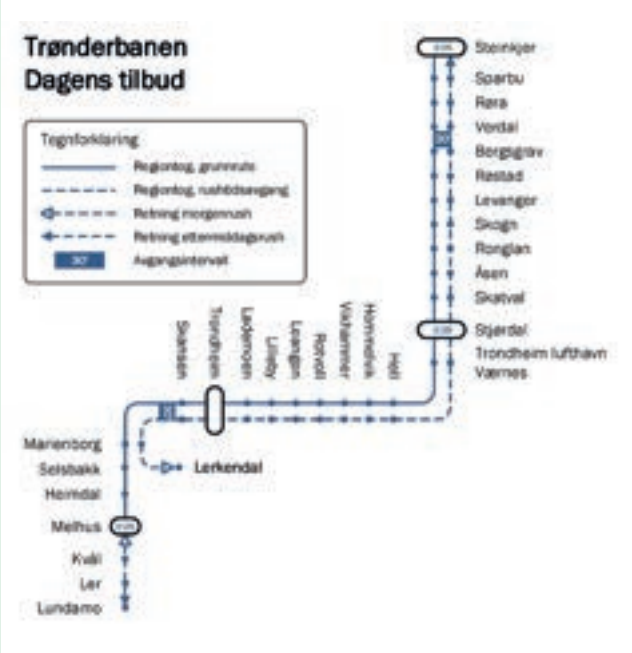
Kunnskapsgrunnlag

Info om dagens togtilbud

DAGENS TILBUD:
- Timesavgang Lundamo/Melhus–Steinkjer
- Ekstra avgang Lerkendal–Steinkjer i rushretning morgen og ettermiddag

Det jobbes mot å doble antallet avganger på Trønderbanen innen 2025. Rutestrukturen er foreslått utvidet til følgende:

AMBISJON I 2025:
- Halvtimesavgang (Støren)–Melhus –Steinkjer
- Avgang hver time fra Støren



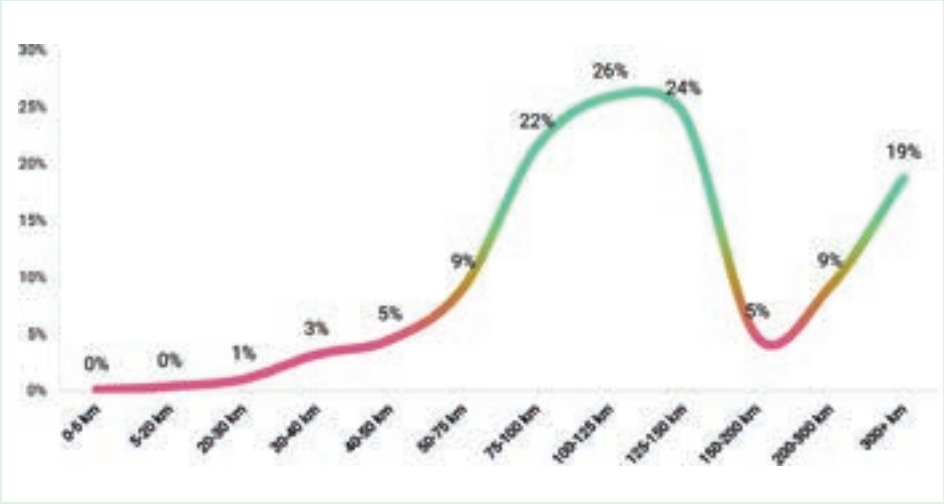
For å få etablert to tog i timen helt frem til Steinkjer vil Mære trolig bli nytt togstopp i stedet for Sparbu. Dette fordi rutetabell, togstopp og kryssingsspor må koordineres med hverandre for å få økt frekvens på en enkeltsporet jernbane.

Reisevanunderøkelsen for Innherred: Markedsandeler for toget
Selv om bilførerandelen på Innherred er relativt høy er den synkende i det reiselengden overstiger 20 km. Årsaken er at togreiser da går fra å ha en markedsandel på under én prosent på korte reiser til 7 % samlet for reiser som er lengre enn 20 km.

Togreiser utgjør en fjerdedel av alle reiser på/til/fra Innherred som er mellom 100 og 125 km lange. Også på reiselengdene 75–100 km og 125–150 km er togandelen høy, og utgjør hhv. 21 % og 23 % av alle reiser. Figuren under viser andelen reiser i regionen som gjennomføres med tog etter ulike kilometerintervaller.

Den samlede kollektivtransportandelen på Innherred er med dette høyest på relativt lange reiser, og togreiser står for majoriteten av de lange kollektivreisene. Dette gjelder for reisende uavhengig av bostedskommune, utdanningsnivå, husholdningsinntekt, alder eller kjønn. Fra Innherred unntatt Snåsa ligger Trondheim ca. 50–150 km unna, som korresponderer godt med lengdeintervallene der togandelen er høyest. På reiser mellom 150 og 200 km er det en dupp i togandelen, som indikerer at det er lite reiseaktivitet til Trøndelag sør for Trondheim.

Trønderbanen er dermed det klart mest brukte og viktigste kollektivtilbudet på tvers av alle demografiske inndelinger i regionen. Toget spiller en viktig rolle for pendlere inn og ut av regionen, og som tilbringer mellom Innherred, Trondheim og Trondheim lufthavn.



Andel reiser som gjennomføres med tog fordelt på reiselengde.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Gjennom god dialog og samarbeid om utredninger og planer skal strategiene for styrket togtilbud realiseres.
- Stasjonsområdene skal fremstå som attraktive knutepunkt for alle trafikantgrupper med tilplasset handels- og servicetilbud.
- Stoppmønster skal avklares gjennom gode prosesser med involverte kommuner.
- Nødvendig infrastruktur og stasjonsopprusting forutsettes finansiering gjennom statlige bevilgninger.
- Kommunene skal sikre areal for utvikling av kompakte og effektive knutepunkt med tilstrekkelig kapasitet.
- Kommunene skal sørge for trygge og attraktive adkomstløsninger til stasjoner og knutepunkt.

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H18

H18: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune skal være pådriver for at strategien for utvikling av togtilbudet følges opp i Nasjonal transportplan 2022–23 og i årlige statsbudsjett.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Et godt togtilbud må kombineres med **god tilgjengelighet til knutepunkt:** Stedstilpasset adkomst til stasjon for gående og syklende og annen tilbringertransport. Se kap 5.6 og 5.7.

Effektive og velfungerende knutepunkt: I tillegg til selve togtilbudet må også stasjonsområdene utvikles til mer moderne knutepunkt for overgang mellom ulike transportmidler (tog, buss, drosje, bil, sykkel og gange). Knutepunktene skal være kompakte og oversiktlige med korte avstander og universell utforming. Det må tilrettelegges for et tilstrekkelig tilbud for pendlerparkering. Det må utvikles gode løsninger for sikker og effektiv adkomst på tvers av jernbanesporene og avsettes areal til parkering for mikromobilitet (sykkel, el-sparkesykkel). Se kap 5.2 og 5.8.

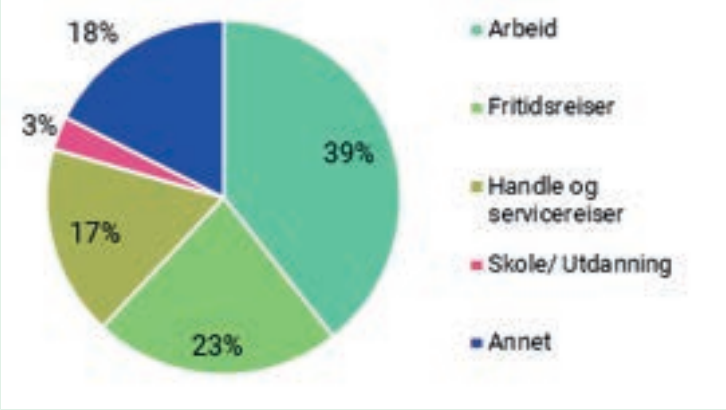
Sømløs reise: Samordne togtilbudet med øvrig kollektivtransport. Helhetlig ruteplanlegging og rute-, takst og billettsamarbeid. Reiseinformasjon, spesielt i avviksituasjon. Se kap 5.1

Riktig lokalisering av virksomheter er viktig for å sikre at togtilbudet fremstår som mer attraktivt enn personbil, se også kap 4.3.

Reisevaneunderøkelsen for Innherred: Togreiser
Reisevaneundersøkelsen viser at togreisene er relativt lange i forhold til reiser med andre transportmidler. 60 % av reisene med tog som hovedtransportmiddel er i lengdeintervallet 50–125 km. Gjennomsnittlig reiselengde er 85 km, og gjennomsnittlig reisetid er 2 timer og 22 minutter. Reisens lengde og tidsbruk inkluderer tilbringerreisen, tid til venting og parkering.

Det er relativt mange arbeidsreiser som foregår med tog. Av togreisene har 39 % arbeid som formål. 23 % av reisene er fritidsreiser, 17 % er handle- og servicereiser og 3 % er reiser til skole og utdanning.

I løpet av døgnet har togreisene to tydelige topper hvor 22 % av reisene starter 06.00–08.00 og hele 31 % starter i tidsrommet 14.00–16.00.



Reiseformål på togreiser.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.4 Hovedveinett

Introduksjon
Innherred er i stor grad et bilbasert samfunn på grunn av et spredtbygd utbyggingsmønster og fordi kollektiv-transport mangler i mange deler av områdene der folk bor. Regionen er en felles bo- og arbeidsregion der spesielt sørdelen er sterkt knyttet til Stjørdal/Trondheim. Effektiv transport på strekningen Steinkjer-Trondheim er viktig for å ta del av veksten i regionsenteret Trondheim. En hovedstrategi er å øke
kollektivandelen med effektiv biltransport inn til de sentrale trafikknutepunktene ved bane og riksvei.

Det er viktig å se veinettet i sammenheng, og opprette gode og funksjonelle koblinger mellom veikategoriene.

MÅL – dette vil vi

Riksveinettet skal utvikles for trafikksikker, effektiv og bærekraftig transport både internt i Innherredsbyen og mellom Innherredsbyen og andre regioner. I konseptvalgutredning (KVU) for transportsystem Trondheim-Steinkjer ble det fastsatt følgende samfunnsmål for strekningen:

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

Hovedveisystemet bør bygge opp under og tilrettelegge for tilknytning til jernbanestasjoner.

I forbindelse med planarbeidet for ny E6 Åsen nord – Mære er det konkretisert effektmål som beskriver hva samfunnet skal oppnå når veien er ferdig bygget.

- Bedre trafikksikkerhet
- Kortere reisetid
- Bedre samfunnssikkerhet
- Et gjennomgående gang- og sykkelveinett
- Forbedret tilbud for kollektivtrafikken

Funksjonen til E6 som stamvei medfører at nasjonal og regional trafikk prioriteres.

Ved utbygging av ny E6 inngår opprettelse av et sammenhengende lokalveinett langs riksveien.

Fylkesveinettet skal bidra til et helhetlig og sammenknyttet transportnettverk i regionen. Første prioritet er at fylkesveinettet er trafikksikkert og at antallet skadde og drepte i trafikken faller mot null. Dessuten skal fylkesveiene være et effektivt nettverk for godstrafikken, myke trafikanter, offentlig transport og bilister.

STRATEGI – viktige hovedgrep

Innenfor hovedveinettet må:

- Trafikksikkerhet prioriteres
- Veieierne koordinere utviklingen av veinettet
- Utviklingen må ivareta og tilpasses behov for alle transportformer

Riksveinettet

- Prosjektet E6 Åsen – Mære omfatter ny E6 med midtdeler, og i tillegg skal det være lokalvei og gang- og sykkelveiforbindelse langs hele strekningen.
- Den totale bompengebelastningen må betrakte strekningen Trondheim – Steinkjer samlet.
- Nye veier utenfor tettsted med mye trafikk (ÅDT > 6000) bygges ut med midtdeler.
- Nye veier utenfor tettsted med mindre trafikk (ÅDT < 6000) bygges ut med forsterket midtoppmerking.
- Ved utbedring basert på eksisterende vei utenfor tettsted er skiltet hastighet 90 km/t målsetting hvis det lar seg gjøre over tilstrekkelig lange parseller.
- Prioriteringer i NTP for perioden 2022-2033 avgjør status og realisering av aktuelle prosjekter.

Fylkesveinettet

- Fylkesveiene skal bidra til utviklingen i Innherredsbyen
- De skal være trygge
- De skal være i bra tilstand
- Vedlikeholdsetterslep må reduseres for å øke trafikksikkerhet og framkommelighet

Kunnskapsgrunnlag

Riksveinettet
Det pågår arbeid for å bygge ut strekningene E6 fra Ranheim – Værnes og fra Kvithammer til Åsen til firefeltsvei og 110 km/t. Strekningen fra Værnes til Kvithammer er tidligere bygd ut til firefeltsvei, men med lavere skiltet hastighet. E6 vil dermed være firefeltsvei fra Trondheim til Åsen hvis foreliggende planer realiseres.

Strekningen av E6 nord for Åsen har svært varierende standard. Eksisterende vei er preget av mye lokaltrafikk, mange avkjørsler og utilfredsstillende tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk i tillegg til høydebegrensninger og nærføring av E6 til bebyggelse. Det er store trafikksikkerhetsutfordringer langs strekningen. Veiens utforming (veibredde, kurvatur) er ikke tilpasset dagens trafikkmengde. Det pågår planlegging av ny E6 langs strekningen Åsen - Steinkjer.

Det er stort utbedringsbehov på E6 også nord for Steinkjer. Trafikkmengden avtar etter Asphaugen til en ÅDT på vel 3000 kjøretøy. Mellom Steinkjer og Asphaugen (ÅDT om lag 8000) er det utarbeidet reguleringsplan som ferdigstiller Steinkjer-prosjektet med 2/3-feltsvei fram til kryss med fv.17 på Asphaugen. Det er ikke bevilget oppstartsmidler til prosjektet.

NTP 2022-33
I forslaget til NTP er det foreslått at E6 Åsen-Steinkjer skal bygges av Nye Veier AS – innenfor en tidsramme på 20 år.

Kommunedelplan E6 Åsen- Mære:

Arbeidet med kommunedelplan for E6 Åsen – Mære ble igangsatt i 2015. Ny E6 planlegges blant annet ut fra følgende føringer:

- Veien skal ha vertikal- og horisontalkurvatur som muliggjør en fartsgrense på 110 km/t
- Avstanden mellom kryss bør være større enn 3 km
- Kryssene skal være planskilt
- Alle tunneler som er lengre enn 500 m skal ha to tunnelløp

Føringene ovenfor er tilpasset økt prioritering av regional og nasjonal trafikk langs riksveinettet. I tillegg har det de senere år blitt sterkt økende vektlegging av samfunnsnytte ved prioritering av prosjekter. Dette innebærer innsats både for økt framkommelighet (kapasitet/hastighet) og reduserte investeringskostnader for å øke samfunnsnytten.

Fra Mære til Steinkjer er det foretatt utbygging de senere år. Status i 2020 er dermed at det gjenstår om lag 45 km (Ronglan – Mære) av strekningen mellom Stjørdal og Steinkjer med stort utbedringsbehov.

Trafikkomfanget varierer langs strekningen, men registrert trafikk i 2019 varierer mellom 8 500 og 14 500 kjøretøy/gjennomsnittsdag (ÅDT) langs strekningen fra Stjørdal til Steinkjer. Andelen tungtrafikk er om lag 15 %. Det er redusert hastighet (50/60/70 km/t) på en betydelig andel av strekningen, og E6 passerer gjennom Røra og Sparbu, samt gjennom Steinkjer.

Trafikksikkerheten er ivaretatt med utbyggingen i Steinkjer, men avhengig av trafikkutvikling kan tilpasninger bli nødvendige for å ivareta framkommelighet ettersom det er en stor andel lokaltrafikk på E6 i Steinkjer.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper, retningslinjer og anbefalinger

- Planlegging av veiprosjekter skjer etter bestemmelsene i Plan og bygningsloven, og det er kommunen som er vedtaksmyndighet for arealplanene. Det er viktig at planarbeidet skjer i tett samarbeid med veieier, regionale myndigheter, involverte kommuner og at det blir gode prosesser for å sikre at veien kan ivareta både nasjonale, regionale og lokale interesser.
- Målet om «mer infrastruktur» for pengene kan være i konflikt med lokale ønsker for å ivareta lokale / regionale transportbehov. For eksempel vil kryssløsninger på riksveinettet kunne ha betydning for fordeling av trafikk på det lokale / regionale veinettet.
- Det må utvikles kostnadseffektive løsninger.
- Utforming av kryss på nye E6 må også ivareta behovet for å kunne drifte et rasjonelt lokalt / regionalt kollektivtilbud.
- Planer for hovedveinettet må samordnes med regionale og lokale mål og planer for arealbruk.
- God kommunikasjon og tett samarbeid med andre aktører for å fremme Innherredsbyens ønsker for en attraktiv og miljø- og klimavennlig utvikling er avgjørende. Kostnadseffektive løsninger og innovasjoner kan sikre at pengene blir brukt på den beste måte, og at både tettsteder og bysenter kan profitere fra billige og enkle løsninger som kan bidra til en jevnt fordelt utvikling av hele Innherredsbyen.
- I sentrumsområdene i flere av Innherredsbyene har trafikken blitt så stor at den har blitt et trafikksikkerhets-, helse- og støyproblem. Det er ofte fylkesveier som er de sterkest belastede veiene, mens det pr i dag i stor grad er kommunene som er «eier» av problemene. Derfor må det et større samarbeid mellom de tre veieierne stat, fylke og kommune for å organisere trafikken slik at man reduserer disse problemene.
- Natur og klimapåvirkning må minimeres.

H HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H19: For riksveinettet er Nasjonal transportplan et viktig grunnlag for utviklingen, og innspill og bidrag til utarbeidelsen av denne planen er avgjørende. Ved utarbeidelsen av kommende NTP for perioden 2022- 2033 er fylkeskommunen involvert i større grad enn tidligere. For å oppnå ønsket utvikling er det av stor betydning at forslag og innspill er basert på en regional enighet.
Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.
Tidshorisont: 2021–24.

H20: Det er behov for en koordinering av innsatsen til veieiere (stat, fylkeskommune og kommuner). Samtidig må kollektivmyndigheter involveres, og arealbruken som vedtas av kommunene er sentral for å utvikle hensiktsmessige løsninger.
Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen / Nye veier.
Tidshorisont: 2021–24.

H21: Innherredsbyen skal fremme betydningen av fylkesveier i våre fylkeskommunale politiske organer og i nasjonale planer og strategier. F.eks.er det behov for utbedring av Fv 753 mellom Mostad i Frosta og Åsen i Levanger.
Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.
Tidshorisont: 2021–24.

H22: Ivareta behov for fylkesveier i Innherredsbyen ved revisjon av Delstrategi vei (2019-2023).
Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.
Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Samordnet areal- og transportplanlegging må fokuseres i alle planer som omfatter hovedveinettet; særlig gjelder dette lokalisering av virksomheter, handel og service. Se kap 4.3 og 4.4.

Jordvern er viktig premiss ved utbyggingen av hovedveinettet. Se kap 4.5.

Utbygging av hovedveinett må samordnes med planer for kollektivtilbud, ruteplaner og holdeplasser. Se kap 5.2 og 5.5.

E6 (rosa) og fylkesveier (grønn) på Innherred. Øvrige veityper vist i grå.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) på riks- og fylkesveier på Innherred.

Fylkesveinettet
I januar 2020 overtok Trøndelag fylkeskommune ansvaret for planlegging, bygging og vedlikehold av fylkesveier. Fylkesveier supplerer riksveinettet og bidrar til å knytte sammen Innherredsbyen. Fylkesveiene er også av stor betydning for den regionale og nasjonale trafikken, for næringslivet i Innherredsbyen, kollektivtrafikken og for innbyggernes daglige gjøremål.

Fylkesveinettet er viktig for differensiert næringsliv som er lokalisert med fordeling i hele regionen. Mye av trafikken knyttet til dette næringslivet krever et veinett med god og framtidsrettet standard (f.eks aksellast, høyde).

Faktaboks – Fv 753
Fylkesvei 753 går mellom Mostad i Frosta og Åsen i Levanger. Veiens lengde er 21,8 km. Dette er en betydelig næringsvei med økende godsmengde, samt viktig for pendlertrafikken. Bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet kan oppnås ved utbedring av Hoplatunnelen (lysregulert idag), øke veibredden, nytt fastdekke og på flere strekninger er det behov for at kurvatur og bergskjæringer utbedres.

Fylkesveier:
Trøndelag fylkeskommune har gjennomført store veiprosjekter på fylkesveier i Trøndelag. To av disse med tilknytning til Innherredsbyen: «Fv. 17 og fv. 720 Dyrstad–Sprova–Malm» og «Fosenveiene».

To nybyggingsprosjekter i gang innenfor området:
- Fv.17 Jåddåren - Østvik i Steinkjer kommune, der skal det bygges 4 km ny vei
- Gang- og sykkelvei langs Fv.755 Kvistadbakken - Tømte i Inderøy kommune.

For å nå målet «mer vei for pengene», skal det brukes innovative, enklere, billigere og miljøvennlige løsninger. Det er spesielt behov for tiltak som kan redusere vedlikeholdsetterslepet og oppgradere det eksisterende veinettet.

5.5 Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud

Introduksjon

Kollektivtilbudet har en todelt rolle. Det skal tilby transport for dem som av ulike grunner ikke kan eller vil bruke bil. I tillegg har kollektivtilbudet en miljømessig begrunnelse dersom det er grunnlag for at mange mennesker kan reise samtidig i samme buss, tog eller båt. Buss og tog med høyt belegg gir normalt lavere utslipp, støy og arealbeslag pr passasjer enn bil. Båt er som regel mer energikrevende enn buss og bil, men dersom det gir kortere reisevei og mange skal reise samtidig, kan det være en god miljømessig løsning uten store krav til infrastruktur.

Kollektivtransportnettet knytter Innherredsbyen tettere sammen. Toget er ryggraden i kollektivsystemet i Innherred. Buss og øvrig mobilitetstilbud supplerer og bygger opp under toget. Utvikling av mer behovsstyrte fleksible transportløsninger med stor flatedekning og fleksibilitet gir nye muligheter. Et godt samordnet mobilitetstilbud hvor egenskapene til de ulike transportmåtene utfyller hverandre og et samordnet pris- og billettsystem, vil styrke kollektivtransportens konkurranseevne mot privatbilen.

Framtidens bærekraftige samfunn må være mindre avhengig av bruk av egen personbil. Det offentlige kan ikke ta ansvar for å dekke alle reisebehov. Privatbilen vil fortsatt være viktig, og det blir derfor viktig å bidra til å utnytte den samlede setekapasiteten bedre. Gjennom samkjøring og tilsvarende løsninger, vil bilbruk kunne reduseres.

Mobilitetsselskapet AtB er er i dag ansvarlig for all kollektivtrafikk i Innherredsbyen, inkludert en driftsavtale med togoperatøren SJ. Det fylkeseide mobilitetsselskapet AtB har ansvar for å tilrettelegge det samlede kollektiv-tilbudet i Innherredsbyen. I fremtiden kan det tenkes flere tilbydere av mobilitetstjenester; bildelingsordninger, bysykkelordninger, mikromobilet fra ulike selskaper m.m. Hvilken rolle AtB skal ha mht å tilrettelegge informasjon om det samlede mobilitetstilbudet i regionen fremover, må vurderes nærmere.

MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal ha et attraktivt kollektiv- og mobilitetstilbud tilpasset innbyggernes behov.
- Kollektiv- og mobilitetstilbudet skal bli mer konkurransedyktig i forhold til privatbil.
- Det skal bli enklere å klare seg uten egen bil.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Bedre samarbeid mellom aktører for kollektiv- og mobiltetstilbudet.
- Innherredsbyen skal være offensiv i videreutvikling av kollektiv- og mobilitetsløsninger.

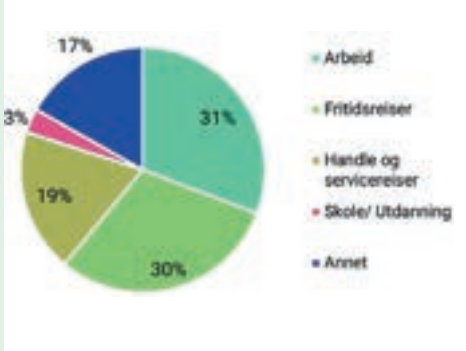
SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide med aktører for å tilrettelegge helhetlige mobilitetstilbud.
- Etablere en balanse mellom «pisk og gulrot» for å fremme bruk av kollektivtransport.
- Det skal være et supplerende tilbud av persontransport der toget ikke har stoppested eller ikke har en tilfredsstillende frekvens.
- Vi vil teste ut og ta i bruk ny teknologi og nye mobilitetsløsninger.
- Kollektiv- og mobilitetsløsningene skal ha et tilbud tilpasset alles behov.
- Bedre informasjon om avgangstider og reisemuligher via app.
- Tiltak for økt samkjøring, for eksempel bildeling ved nye leilighetsprosjekt.

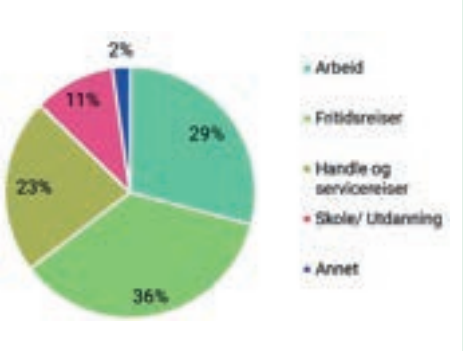
Kunnskapsgrunnlag

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Bussreiser
Reisevaneundersøkelsen viser at de aller fleste bussturene er korte. 62 % er kortere enn 5 km og 83 % er kortere enn 20 km. Gjennomsnittlig reisetid er 13,6 kilometer og gjennomsnittlig reisetid er 52 minutter. Gjennomsnittshastigheten på bussreiser er såpass lav fordi reisen inkluderer ventetid og tilbringertid.

Arbeidsreiser utgjør 31 % av bussreisene, fritidsreiser utgjør 31 %, handle- og service 19%, og skole/utdanning bare 3 %.



Reiseformål på bussreiser.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.



Reiseformål på fergereiser Levanger-Ytterøy.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Fergereiser Levanger–Ytterøy
Reiseformål for ferjereiser på Ytterøyferga er ikke så ulik fordelingen ellers i regionen. 29 % er arbeidsreiser, 36 % er fritidsreiser, 23 % er handle- og servicereiser og 11 % er skole- og utdanningsreiser.

En gjennomsnittlig ferjereise (med tilbringerreise i begge ender) er ifølge undersøkelsen 16,6 km lang. Gjennomsnittlig reisetid som inkluderer tilbringertur i begge ender, ventetid og tid til parkering er på 1 time og 11 minutter. Av dette er rutetid på ferjen ca. 35 minutter.

Undersøkelsen viser at antall ferjereiser varier mye i løpet av døgnet. 65 % av reisene fra Ytterøya skjer i tidsrommet 06.00–10.00, mens 64 % av reisene til Ytterøya skjer i tidsrommet 14.00–18.00.

Reisevaneundersøkelsen har ikke tatt høyde for måling av godstransport. 88% av kjøretøyene er under 6 meter, men undersøkelser gjort av Prosjekt Øya'land tyder på flaskehalsproblemematikk på enkelte tidspunkt mellom person – og godstransport. Det planlegges økt produksjonsvekst på kyllingslakteriet på Ytterøy, og dagens løsning må utvikles for å legge til rette for et tilpasset fergetilbud.

Faktaboks Frosta – framtidens hurtigbåt
Det er inngått intensjonsavtale mellom Trøndelag fylkeskommune og Frosta kommune om pilot for «Fremtidens hurtigbåt». Ambisjonen for prosjektet i Trøndelag er å designe, bygge, pilotere og demonstrere verdens mest energieffektive hurtigbåt, og dokumentere fartøyets kapasiteter, begrensninger og forutsetninger. I tråd med hovedprosjektets ambisjon skal fartøyet være utslippsfritt, kunne gå i over 30 knop, med over 100 passasjerer i over 1 time. Pilotdriften er tenkt gjennomført mellom Frosta og Trondheim. Pilotprosjektet er tenkt gjennomført over en periode på et til to år med forventet oppstart i løpet av 2024, der intensjonen er at piloten skal utgjøre et åpent rutetilbud på strekningen i minst et år.

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H23: Utvikling av en helhetlig kollektivtransportplan (mobilitetsplan) for Innherredsbyen.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H24: Opprette samhandlingsarenaer og gode / regelmessige rutiner for samhandling mellom aktørene.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H25: Utvikle et felles samordnet pris- og billettsystem som gjør det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB.

Tidshorisont: 2021–24.

H26: Utrede pendlerbuss fra Grong til Steinkjer som korresponderer med toget.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB, Jernbanedirektoratet og involverte kommuner.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

En økt andel som reiser kollektivt, og flere som samkjører vil redusere antall biler. Dette betyr redusert behov for å binde areal til parkering. Dette vil åpne mulighet for annen utnyttelse av arealet, og vil bidra positivt til attraktivt tettsted – og byutvikling. Se kap 4.1.

Knutepunktets funksjon er å binde de ulike delene av kollektivsystemet sammen, og et knutepunkt skal være effektive byttepunkter for de reisende. Satsning på knutepunkter, korrespondanse, universell utforming og gode løsninger for reiseinformasjon er viktig for å kunne skape god reiseflyt. Se også kap 5.2

Buss og behovsstyrte fleksible transporter har stor flatedekning, og kan bidra til å støtte opp under toget som ryggraden i kollektivsystemet. Se kap 5.3.

Dersom en lykkes til å få flere til å reise kollektivt, vil det bidra til å redusere biltrafikken som er positvt for trafikksikkerhet, miljø og fremkommelighet. Se kap 5.4.

Innfartsparkering for bil og sykkel ved stasjoner gjør det mulig for de som bor utenfor gangavstand eller ikke har et busstilbud, til å kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisa. Ny teknologi kan bidra til økt forutsigbarhet for å finne ledig plass for den reisende. Se kap 5.8.

Kort beskrivelse av regionanbud 2021 (AtB)
Regionanbud 2021 har oppstart 7. august 2021. Regionanbudets overordnede mål er å «sikre et mobilitetstilbud i hele Trøndelag tilpasset regionale og lokale behov». To av hovedmålene er blant annet at den samlede kollektivtrafikken skal bidra til å binde Trøndelag sammen og bidra til regional bo- og næringsutvikling.

Mobilitetstilbudet er, og skal fortsette å være et integrert nettverk av ulike transportformer;buss, tog og fleksibel transport. Reisebehov og reisemulighetene er i endring og i framtiden kan man se for seg økt bruk av blant annet mikromobilitet, bysykkel, el-sparkesykkel, bildeling og autonome busser.

Kollektivtrafikken skal være en viktig drivkraft for samfunnsutvikling ved å øke tilgjengelighet for å ta del i de mulighetene som Innherredsbyen kan by på, enten det gjelder arbeid, utdanning, kultur eller samfunnsliv – også for dem som ikke disponerer egen bil. Eksempelvis bytur med barnebarn, besøk til Stiklestad kultursenter eller studier ved Universitetet Nord.

Tilgang til arbeidsplasser, skole og utdanningsmuligheter er viktig for å velge å bosette seg i Innherredsbyen og opprettholde og videreutvikle et livskraftig og fremtidsrettet distrikt. Et godt mobilitetstilbud bidrar til økt bolyst gjennom å forenkle hverdagen til innbyggerne for fritid, arbeid og studier.

Jernbanen trafikkerer gjennom hele Innherredsbyen og er bærebjelken i kollektivtilbudet. I tillegg er det ulike regionale og lokale busslinjer som komplimenterer tilbudet. De lokale linjene sammen med fleksibel transport utgjør flatedekningen i tilbudet. I innherredsbyen har buss og fleksibel transport historisk ivaretatt en viktig funksjon med å «mate» reisende inn til toget. Dette attraktive og fleksible tilbudet vil fortsette.

Regiontilbud	Lokaltilbud inkl. skoleskyss	Bylinjer
Knytter regionene sammen.	Grunnstammen i lokaltilbudet. Den lovpålagte skoleskyssen er åpen for alle passasjerer.	Tilrettelagt for interne reiser.
Dekker reisestrømmer internt i regionene samtidig som de knytter sammen regioner.	Ved å forlenge skoleskyssen inn til lokale servicesentra øker verdien som lokaltilbud.	Gir mulighet for overgang til det øvrige kollektiv – nettverket.
Bidrar til å binde Trøndelag sammen.	Bidrar til å binde Trøndelag sammen.	Bidrar til å binde Trøndelag sammen.

Oversikt over ulike typer rutesatte buss linjer og deres egenskaper. Kilde: AtB.

Fleksible mobilitetsløsninger er et tilbud som må bestilles før det kan benyttes. Det skilles mellom tre ulike tilbud. Fleksibel by, fleksibel tilbringer og fleksibel service

	Fleksibel by	Fleksibel tilbringer	Fleksibel service
Hva	Sonebasert tilbud. En del av bytilbudet.	Sonebasert tilbud. En del av de lange reisene.	Sonebasert tilbud. Tilgang til servicetilbud i kommunen.
Hvorfor	Fleksibel transport når behovet ikke tilsier fast bylinje. Gir et kundetilpasset tilbud.	Bringer passasjerer til annet rutegående tilbud. Tilknyttet konkrete avganger tilpasset lokale behov.	Tilgang til handel, service, kultur og helsetilbud på dagtid. Høyt servicenivå. Tilpasset lokale behov.
Hvordan	Bestilling. Henting ved døra. Samkjøring.	Bestilling. Henting ved døra. Samkjøring.	Bestilling Henting ved døra Samkjøring.
Pris	Busstakst.	Busstakst.	Busstakst.

Oversikt over de ulike tilbudene med fleksibel transport. Kilde: AtB.

Kollektiv-tilbud	Snåsa	Steinkjer	Inderøy	Verdal	Levanger	Frosta
Region-linje	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei
Lokal- og skole linje	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Bybuss	Nei	Nei	Nei	Nei	Ja	Nei
Fleksibel by	Nei	Ja, sone-basert	Nei	Ja, sone-basert	Nei	Nei
Fleksibel service	Ja, sone-basert	Ja, sone-basert	Ja, sone-basert	Ja, sone-basert	Ja, sone-basert	Ja, sone-basert
Fleksibel tilbringer	Ja, sone-basert. Til og fra holdeplass Veiset i korrespon-danse med tog og buss	Ja, sone-basert. Til og fra holdeplass Strømnes i korrespon-danse med buss	Ja, sone-basert. Til og fra Røra stasjon i korrespon-danse med tog	Nei	Ja, sone-basert. Til og fra Hokstad fegekai	Ja, sone-basert. Til og fra Åsen stasjon i korrespon-danse med tog

Oversikt over kollektivtilbudet for kommunene i Innherredsbyen fra august 2021.
Kilde: AtB.

Tilbudet i Steinkjer, Verdal og Levanger er noe ulikt i dag og vil også være det fra høsten 2021. Tilbudet fra 7. august 2021 tar utgangspunkt i dagens tilbud, men med noen justeringer. I dag er det bybusstilbud i Steinkjer og Levanger. Fra høsten blir det «bybuss» kun i Levanger, mens Steinkjer og Verdal får «fleksibel by». Bakgrunnen for det er at bybussen i Levanger er mer brukt enn bybussen i Steinkjer. Ellers vil både Steinker, Verdal og Levanger ha servicetransport. Tilbringer er det kun i gamle Verran kommune og Ytterøya. Steinkjer og Levanger har noe lokalskyss foruten det som er tilbasset skoleskyss, mens Verdal ikke har det.

Fakta fra Tiltak.no:

Tiltak som kan gjøre det enklere for trafikantene å reise kollektivt er:

- **Faste/stive avgangstider**, faste avganger over hver time hele dagen gjør at det er tilstrekkelig å lære seg ett tidspunkt i rutetabellen.
- **Hyppige avganger** slik at trafikantene slipper å lære rutetabellene. Med mindre enn 10 minutter mellom avgangene blir rutetabellen overflødig.
- **Faste traseer uten rutevarianter** slik at rutene alltid går samme trase.
- **Kollektivprioritering**, slik at reisetiden reduseres og regulariteten bedres er viktigst i rush og for trafikanter som må bytte transportmiddel underveis. Det gjør det også enklere å ha samme rutetider i og utenfor rush slik at reisetiden utenfor rush også oppleves som effektiv.
- **Knutepunkter med direkte overgang til korresponderende ruter** slik at trafikantene bare må kjenne hvor rutene går for å kunne benytte kollektivsystemet.
- **Samordning av ruter i større kollektivgater og holdeplasser,** slik at trafikantene lettere kan velge mellom flere ruter.
- **Enkle og oversiktlige rutetilbud**, med faste ruter og lett gjenkjennelige nummer og navn.
- **Bedre trafikantinformasjon**, før trafikantene starter reisen, på holdeplassen og i løpet av reisen. Nye trafikanter og de som reiser på nye steder har størst behov for trafikantinformasjon.

Kollektivsatsing bør kombineres med restriktive tiltak for bilbruk
Analyser av virkemiddelbruk i Tønsbergområdet, Bergensområdet og Tromsø viser at selv en omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken i form av økte kostnader, redusert fremkommelighet eller begrensning av antallet parkeringsplasser (Vibe m fl 2004, Ruud og Kjørstad 2006 og 2010)

Kollektive stamlinjer og sekundærlinjer
Stamlinjer som fanger opp de tyngste trafikkstrømmene, passer ikke alle steder og for alle trafikant-grupper. Det trengs et sekundærnett som kan fange opp trafikantgrupper som har problemer med å bruke hoved-linjesystemet, men som likevel har behov for kollektiv-transport. Ved å anlegge slike sekundærlinjer kan det være enklere å utvikle hovedlinjene etter hovedprinsippene for stamlinjer slik at disse blir rendyrket med hensyn til effektive traseer.

Sekundærlinjer er alt fra ruter som mater til stamlinjene, flatedekkende lokalruter, småbussruter og servicelinjer til anropstyrte busser som kjører fra dør til dør og yter ekstra hjelp med av- og påstigning etter behov. Slike ruter har lavere frekvens enn stamlinjene og hensikten er å gi ulike markedssegmenter tilgjengelighet med kollektivtransport. Hva slags sekundærtilbud som bør tilbys avhenger av kundegrunnlaget.

Det er viktig at det sikres gode overgangsmuligheter mellom sekundærtilbudet og stamlinjene slik at de som benytter sekundærtilbudet som et tilbringertilbud til stamlinjene sikres en enkel og forutsigbar overgang.

5.6 Sykkel

Introduksjon

Med sykkel øker både farten og rekkevidden til den myke trafikanten, og med elsykkel øker rekkevidden ytterligere. Akkurat som for gange er sykling bra for helsen og miljøet. Ved å lokalisere boliger, arbeidsplasser, skoler og fritids- eller kulturtilbud i nærheten av hverandre, vil mange av hverdagens gjøremål lett kunne nås med sykkel og gange. Godt vedlikeholdte, trafikksikre og universelt utformede sykkelveier vil bidra til økt sykkelandel. Vinterdrift av sykkelveier og sykkelparkering er nødvendig for å opprettholde sykkelandel hele året.

Bedre tilrettelegging for sykkel som del av kollektivreise, for eksempel sykkelparkering ved knutepunkt, ladestasjoner eller mulighet for å ta sykkelen med på kollektivtilbudet, vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Mange av reisene våre i løpet av dagen er så korte at sykkelen er konkurransedyktig med bilen på hastighet. Sykkelen har et godt alternativ til privatbilen også på landeveien. I dag er trafikksikkerheten på landeveiene en stor utfordring, og til hinder både for hverdagsreiser, fritidsreiser og reiseliv. Alternative trafikksikkerhetstiltak til gang- og sykkelvei som skaper tilstrekkelig sikkerhet bør vurderes.

MÅL – dette vil vi

- Flere i Innherredsbyen benytter sykkelen oftere i, til og mellom våre grendesentre, kommunesentre og byer.
- Sykkel skal være et attraktivt og trafikksikkert alternativ til andre transportformer, spesielt for reiser under 5 km – uavhengig av sesong.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Gode og trafikksikre anlegg for sykling, som er godt driftet og vedlikeholdt, er helt nødvendig.
- Arealplanlegging som prioriterer sykkel er en forutsetning for å få til gode anlegg. Sykkelvennlig arealbruk kan også bidra til at flere bor i sykkelavstand fra arbeid, handel og andre tilbud.
- Kommunikasjon og bevisstgjøring må skje kontinuerlig for å gjøre tilbud kjent, og motivere til andre reisevaner.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Syklende som trafikantgruppe skal ha høyeste prioritet i sentrums- og tettstedsområder, slik som andre myke trafikanter.
- Skape forutsetninger for å sykle i alle årstider.
- Rasteplasser for syklende, el-ladestasjoner og parkeringsmuligheter for sykler, og samordnede lånetilbud for sykkel/ elsykkel/ elsparkesykkel.
- Effektive sykkelkorridorer mellom grendesenter, tettsteder og byer på Innherred.
- I størst mulig grad separere syklende fra andre trafikantgrupper for å øke trafikksikkerhet og redusere konfliktgrad.
- Tilrettelegging for syklende slik at flest mulig grupper kan sykle også eldre, barn og personer med funksjonshemning
- Utforme løsninger for syklende basert på kunnskap om hva som fungerer.

HANDLINGSPROGRAM – tiltak for oppfølging

H27

H27: Det utarbeides en felles sykkelstrategi for Innherredsbyen.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

H28

H28: Det skal kjøres et «ByLab»- forsøk av ulike tiltak som motiverer til sykkelbruk.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling
Mange andre strategiområder påvirker hvor attraktivt det er å sykle. F eks arealbruk og tiltak som bidrar å gi sykkel konkurransefortrinn fremover privatbil. Se kap 4.1 og 5.8.

Det bør bli enklere og billigere å ta med sykkel på kollektivreiser. Se også kap 5.2, 5.3 og 5.5.

Gatebruksplaner bør ivareta sykling som transportform og gi sykkel prioritet i veinettet. Se også kap 5.1 og 5.4.

Kunnskapsgrunnlag

Sykkel (definisjon): Med sykkel mener vi i denne sammenheng sykkel, el-sykkel, sparkesykkel, el-sparkesykkel, ståhjuling, spark og lignende. Her omfattes sykler i privat eie og i kommersiell eller offentlig utleie.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Sykkelturer
6 % av reisene i reisvaneundersøkelsen for Innherred var sykkelreiser. En gjennomsnittlig sykkelreise er 2 437 m og tar ca. 19 minutter, som gir en snitthastighet på 7,6 km/t. Sykkelturene utført av de som er bosatt i spredtbygde strøk er lengre med et snitt på 3 190 m, mot 2 180 m for de som er bosatt i tettbygde strøk. Menn har litt lengre sykkelturer enn kvinner, mens det kun er små forskjeller mellom aldersgrupper.

Det er 32 490 personer som er bosatt innenfor 10 minutters sykkelavstand til en togstasjon, eller 45,8 % av alle på Innherred.

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: Nesten fire av fem personer på Innherred har tilgang til sykkel, mens en av sju har elsykkel
Folk på Innherred har jevnt over god tilgang til sykkel selv om den samlede sykkelandelen blant reisene er relativt lav (6 %). 78 % av de som deltok i undersøkelsen oppgir å ha tilgang til en sykkel som er i brukbar stand mens
17 % eier eller disponerer elsykkel.

Høy sykkeltilgang er ikke ensbetydende med høy sykkelandel, men er en viktig forutsetning for at andelen som sykler kan økes. Reisemønsteret i regionen tilsier at langt flere reiser enn i dag potensielt kan foretas med sykkel, da hele 63 % av alle reiser på Innherred er under 5 km lange. Gjennom bedre fysisk tilrettelegging for sykling, særlig i tettstedene, finnes det et potensial for at flere relativt korte bilreiser kan erstattes av sykkelreiser.

Andel med tilgang til sykkel og elsykkel på Innherred. Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

Barn og unge er ikke representert i reisevaneundersøkelsen for Innherredsbyen, men for dem er sykkelen spesielt viktig for selvstendige reiser til skole og fritid. Økt sykkelbruk blant unge kan erstatte mange bringe- og hentereiser med bil.

Sykkelreiser i Levanger i reisevaneundersøkelsen for Innherred.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

Sykkelturer i reisevaneundersøkelsen for Innherred, kartutsnitt fra Steinkjer.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.7 Gange

Introduksjon

Gange utgjør en betydelig andel av reisene i Innherredsbyen. Gangturer inngår ofte som en del av kollektivreisene. Gange gir en helseeffekt som er viktig i et folkehelse-perspektiv. I motsetning til biltrafikk så skaper mennesker til fots mer levende, attraktive og inkluderende lokalsamfunn. Ikke minst har gange en positiv effekt på bolysten og livskvaliteten. Når vi beveier oss i lokalmiljøet eller byen får vi dessuten en tettere tilknytning til stedet, og økt gangtrafikk vil bidra til å styrke stedsidentiteten og tilhørighetsfølelsen.

For å øke gangandelen, må infrastrukturen utformes og driftes slik at gåturen blir effektiv, sikker og attraktiv. Det er billigere å legge til rette for gange enn for andre trafikkformer.

Å øke andelen gående er viktig for å nå nasjonale, regionale og lokale målsetninger for klima og miljø

.

MÅL – dette vil vi

- I Innherredsbyen skal det skal være attraktivt å gå.
- Å gå skal betraktes som en foretrukket transportform hele året, uavhengig av formål og årstid .

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Funn om gangruter fra RVU for Innherredsbyen legges til grunn for videre arbeid med gåtiltak.
- Veimyndighetene skal samarbeide for å tilrettelegge for attraktive gangveier og gågater
- Reguleringsplaner skal tilrettelegge for attraktive og tilgjengelige gangveier, og for å forbinde gangveier med andre knutepunkt og andre målpunkt.
- Aktiv bruk av utbyggingsavtaler i reguleringsplaner for å sikre gode forhold for gående
- Drift og vedlikehold på gangveier tilpasset behov.
- Gang- og sykkelveier skilles fra hverandre (visuelt/fysisk) for å øke trygghetsfølelsen for gående
- Dimensjonering av gangveier skal tilpasses til en framtidige økende bruk.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- I sentrums- og tettstedsområder skal gående, sammen med andre myke trafikanter, ha høyeste prioritet.
- Sikkerhet og trygghet: Sørge for økt sikkerhet og trygghet for gående i trafikklandskapet
- Løsninger skal planlegges basert på prinsipper for universell utforming
- Sesong-uavhengig: Skape forutsetninger for å gå til fots i alle årstider
- Grønne og bilfrie rom: Etablere og styrke eksisterende grønne gater og gågater, bilfrie veier
- Snarveier og 10-minutters byen: Styrk snarveier og viktige traseer for gange og sats på 10 minuttersbyen og muligheten til å leve kortreist.
- Bedre informasjon om gangforbindelser gjennom skilting og kart som viser alternativer og muligheter til overgang til andre transport former. Dette kan også inkludere informasjon av historisk eller kulturell verdi.
- Helse- og fritidsaktiviteter: Det legges til rette for gående i nærområder, f eks promenade, strand, turveier, friluftsliv og elver.

H HANDLINGSPROGRAM – TILTAK FOR OPPFØLGING

H29: Det skal samarbeides om gåstrategier og snarveiprosjekt i alle kommuner i Innherresbyen.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

H30: Det skal kjøres et ByLab- forsøk for ulike tiltak som motiverer til økt gange.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Strategier for gange må koordineres med andre strategier; f eks strategier for attraktive byer og lokalsamfunn, knutepunktsutvikling, buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud og sykkel. Se kap 4.1, 5.2, 5.5 og 5.6.

Mht stedsutvikling, handel og service bør lokaler som befinner seg i første etasje kommunisere visuelt med forbipasserende og gående. Se kap 5.4.

Tettsteder trenger parkeringsplasser, men disse bør flyttes/etableres i randsonen. Samtidig er det viktig at disse parkeringsplasser er omgitt av grøntområder, og er tilknyttet gangveier. Se kap 5.8.

Kunnskapsgrunnlag

Gange i RVU for Innherredsbyen

En gjennomsnittlig gangtur i reisevaneundersøkelsen for Innherred var 620 m og tar ca. 12 minutter, som gir en snitthastighet på 3,2 km/t. Det er små forskjeller mellom personer som bor i tettbygde og spredtbygde strøk og mellom kommuner. Kvinner går i snitt 712 meter per gangtur mot 546 meter for menn.

Gangturer i Steinkjer fra reisevaneundersøkelsen i Innherred.
Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.8 Parkering

Introduksjon

Parkeringspolitikk kan være et viktig virkemiddel for å nå areal- og transportmål. Trafikantenes valg av transportmiddel har en klar sammenheng med tilgang på parkeringsplasser. Måten parkeringstilbudet utformes og dimensjoneres kan ha stor betydning for byliv og byutvikling.

Innherredsbyen er et område hvor det er ventet at privatbilen vil spille en viktig rolle i persontransporten også framover. Det innebærer et visst behov for parkeringsplasser i nærheten til sentrum, butikker, tjenester og arbeidsplasser. Sett fra en bilists ståsted er det ofte et ønske om å kunne kjøre fra dør til dør, men det gir ikke alltid det beste mulighetene for å skape attraktive byer og tettsteder. Arealet som benyttes til parkeringsplasser kan utnyttes til andre gode formål. Dessuten har mengden trafikk gjennom tettbebyggelse stor betydning for opplevelsen av å bo, arbeide og oppholde seg. Derfor er det nødvendig å tilpasse antall parkeringsplasser, plassering av disse, og betalingsløsninger slik at det avveier de ulike behov.

Et differensiert parkeringstilbud kan bidra til en løsning som tilrettelegger for parkering til både de som bor i byen, reisende, pendleren, den som bruker byen og den som bor i nærheten. Dette må være et oversiktlig og forutsigbart tilbud. Dette gjelder både for bil og sykkel.

Tilrettelegging for innfartsparkering gjør at flere får mulighet til å reise kollektivt på deler av reisen. Det kan være aktuelt å etablere flere innfartsparkeringer ved knutepunkt, omstigningspunkt og holdeplasser. Innfartsparkering må sees i sammenheng med byutvikling og eksisterende parkeringsmuligheter.

Bruk av ny teknologi kan bidra til bedre utnyttelse av parkeringskapasiteten og til større forutsigbarhet for reisende. Teknologi vil og gjøre det lettere å finne frem og vite hva som blir ledig, også med mulighet for reservasjon.

MÅL – dette vil vi

- Bruke parkeringspolitikk for å oppnå attraktiv, inkluderende og bærekraftig tettstedsutvikling.
- Øke antall innfartsparkeringsplasser (både bil og sykkel).
- Harmonisere parkeringspolitikken i byområdene.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Samarbeide om å utvikle en interkommunal parkeringsstrategi som virkemiddel for å redusere bilbruk, tilrettelegge for kollektivreiser, tilrettelegge for nødvendig biltransport og effektiv arealbruk. Samordning av parkeringsprinsipper og løsninger mellom kommunene i Innherred er forenklende for innbyggerne og viktig for å nå målsettingene om bærekraftig transport. Parkeringsstrategien må samordnes med andre offentlige aktører.
- Det må utvikles parkeringsløsninger som er framtidsrettede. Dette innebærer å kunne tilby et parkeringstilbud som er tilpasset de ulike brukergruppene, også for syklister.
- Bruk av tekniske løsninger som gir informasjon om tilgjengelighet av parkeringsplasser og enkel og effektiv betaling. Spesielt for innfartsparkering er det viktig med forutsigbarhet.
- Enten knutepunktet har en bymessig eller landlig beliggenhet, bør trafikk- og parkeringsområder dimensjoneres og utformes så arealeffektive som mulig.
- Parkering under bakken for nye boliger i de sentrale byområdene.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Store parkeringsarealer i byen skal være først og fremst tilgjengelig for bysamfunnets funksjoner, og dermed også bidra til en attraktiv stedsutvikling.
- Gatebruksplaner hvor parkering er en del av bildet.
- Behovsanalyse først; vurdere omfang og utstrekning av avgiftsparkering, soneinndeling for parkeringskrav for nybygg.

HANDLINGSPROGRAM – TILTAK FOR OPPFØLGING

H31: Etablere samarbeid om utvikling av felles parkeringsstrategi inkludert krav til parkering ved nybygg.

Ansvarlig: Steinkjer, Verdal og Levanger kommuner, Trøndelag fylkeskommune og Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR).

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Parkeringsløsninger har stor betydning for atttraktiv by- og stedsutvikling, se kap 4.1. Parkering inngår som en del av det helhetlige transporttilbudet, se kap 5.1 og tilbudet ved knutepunkter, se kap 5.2. Også sykler trenger parkeringsplasser, se kap 5.6.

Kunnskapsgrunnlag

Reisevaneundersøkelsen for Innherred: De som må betale for å parkere på arbeidsplassen kjører mindre til jobb

De som må betale for parkering på jobb finner i større grad andre måter å komme seg til arbeidsplassen enn med bil. Figuren over viser reisemiddelfordelinger på reiser med målpunkt arbeid fordelt på om den reisende oppgir å ha gratis eller betalt parkering på arbeidsplassen. Andelen bilførerreiser er 59 % blant de med gratis parkering og 46 % blant de med betalt parkering. Særlig kollektivandelen er høyere blant de som må betale for parkering (15 %) sammenliknet med de som har gratis parkering på arbeidsplassen (3 %). Gange- og sykkelandelen er også marginalt høyere blant de som må betale for å parkere på jobb.

Reisemiddelfordeling på reiser til arbeid etter parkeringsforhold på arbeidsplassen. Kilde: RVU Innherredsbyen 2020.

5.9 Godstransport og logistikk

Introduksjon

Det er i samfunnets interesse at transport av varer håndteres effektivt i hele verdikjeden fram til sluttbruker.

Profesjonell logistikkhåndtering og egnet infrastruktur og areal sikrer god og kostnadseffektiv vareflyt, både inn- og utgående.

Logistikk – og godsnæringen består av mange små aktører og noen få veldig store. Markedet sin etterspørsel og press på mer effektiv tidsbruk og kostnadseffektive løsninger legger føringer for hvordan logistikken organiseres. En økende trend med netthandel vil ha innvirkning.

I krise- og beredskapssituasjoner er gods- og logistikkhåndtering meget viktig for sikre størst mulig robusthet.

I Trøndelag er det ventet at veksten i godstrafikken frem mot 2050 vil utfordre kapasiteten på veinettet, og noe av denne transporten vil gå igjennom, inn eller ut av Innherredsbyen. Det er nødvendig å se den samlede godsstrømmen i et større bilde, ikke bare regionalt og nasjonalt, men også internasjonalt.

Trøndelag fylkeskommune har vedtatt en egen godsstrategi for Trøndelag som legger vekt på å samle helhetlig kunnskap om godstransport for å nå målene om en bærekraftig godstransport på sikt.

MÅL – dette vil vi

- Innherredsbyen skal ha en effektiv, pålitelig og bærekraftig godstransport.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Ved hjelp av helhetlig kunnskap om gods og godstransporter skal Innherredsbyen bidra til en bærekraftig godstransport i samhandling med næringslivet og med en belastning som er akseptabel for innbyggerne.
- Det er behov for å se godsstrømmer i et lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv. Etablere forståelse og blikk for muligheter må etableres igjennom utvikling av kunnskap.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Kommunene og næringslivet på Innherred blir aktive deltakere i fylkeskommunens arbeid med gods.
- Det er nødvendig sikre areal for effektiv og bærekraftig godstransport. Dette innebærer å vurdere behov for eksisterende areal samt vurdere hvordan disse arealene kan optimaliseres. Plassering av nye godsareal kartlegges, og hvor trender og hensiktsmessighet er sentrale momenter. Fremtidig arealbruk må hensynta behov for gods- og varetransport.
- Etter behovsvurdering bør det også settes av areal til utvikling av rasteplasser og parkeringsareal til lastebiler slik at det er mulig å gjennomføre lovpålagte pauser og hvile i forbindelse med kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Endringer av kjøretøy, for eksempel større vogn tog på E6-, kan gi større behov for omstilling.
- Godsanalysen i NTP har pekt på at en desentralisert terminalstruktur vil kunne bidra til en overføring av gods fra vei til bane. Arealer bør derfor sikres slik at det er mulig å realisere godsknutepunkt på strategisk viktige områder som kan bidra til en overføring av god fra vei til bane og dermed kunne redusere veksten på vei.
- For Levanger, Verdal og Steinkjer er det nødvendig med en helhetlig vurdering om det er hensiktsmessig at dagens lokalisering av godsterminalområdene blir værende som det er, eller om det ut fra en helhetlig vurdering er mer egnede områder.
- Sjøverts transport vil avlaste veiene og dermed bidra til en bedre trafikksikkerhet og en bærekraftig godstransport. Det er derfor viktig at det sikres nok areal til godstrafikk over havn på kort og lang sikt. Kommunene må sette av tilstrekkelige arealer til sjøtransport og sjørettede næringer i arealplanene, både i sjøområdene og på land

- Gjennom samarbeid gjennomføre vurdering av godsareal og lokalisering.

H

HANDLINGSPROGRAM - TILTAK FOR OPPFØLGING

H32

H32: Innherredsbyen engasjerer seg aktivt i den fylkeskommunale satsningen på gods, og stiller seg positiv til å være en utviklingsarena for å prøve ut nye løsninger om dette vurderes som hensiktsmessig.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, kommunene, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Strategier for godstransport og logstikk må samordnes med lokalsieringsstrategier for virksomheter, strategier for hovedveinett og jernbaneinfrastruktur. Se også kapitlene 4.3, 5.3 og 5.4.

I byer og tettsteder kan løsninger for bylogistikk samordnes med planer for stedsutvikling, se også kap 4.1.

Kunnskapsgrunnlag

Havner i Innherredsbyen

Kartet under viser offentlige og private havneanlegg som er underlagt ISPS koden og dermed gjenstand for tilsyn av Kystverket. ISPS havneanlegg er generelt sett anløpssteder for utenriks skipsfart. Havna i Verdal tilrettelegger og utvikler havneanlegget primært for industriforetak med behov for bulkbasert sjøtransport. Hvert år går over 1 million tonn gods over kai i Verdal, og 90 prosent av volumet er bulklaster relatert til industri på havna. Det er særlig de store forekomstene av kalkstein i Tromsdalen som utgjør de store bulklastene over kai, i tillegg til landbruksprodukter. Det er i tillegg egen privat havn på industriområdet til Aker/ Kværner.

Store industriaktører har sin produksjon nær Steinkjer havn, og bulklast og stykkgods til landbruk og treindustri utgjør godsvolumene over kai.

I Follafoss og på Fiborgtangen er det private havneanlegg i tilknytning til industriområdene.

Havneanlegg i Indre Trondheimsfjorden som er underlagt ISPS koden.
Kilde: Kystverket/ GeoNorge.

Faktaboks: Etablerer tømmerrute

Norske Skog Skogn blåser sagflis av gammel fast tømmerrute. Det har ikke blitt kjørt tømmer på trøndersk jernbane til faste rutetider så langt nord siden 2011, da ruta mellom Grong og Skogn ble lagt ned. Forrige uke kom første tog til stasjonen. Denne gangen er det sørover ruta går.

Det er nå opprettet fast regionalt tog fra Støren og Ulsberg til Skogn. Alt av infrastruktur og logistikkløsninger er på plass. Det ukentlige toget vil erstatte 25 trailerbiler, dvs ca. 1000 lastebiler i året. *Kilde: Trønderavise 13.04.2021*

5.10 Bredbånd – digital infrastruktur

Introduksjon

For innbyggerne i Innherredsbyen er et godt utbygd robust digital infrastruktur helt avgjørende for å bruke digitale tjenester og ha god digital samhandling med andre. Jo bedre utbygd infrastruktur med høyere båndbredde, desto mer avanserte digitale verktøy kan innbyggerne ta i bruk.

Tilgang på bedre teknologi og utbygd bredbåndsnett gjør at mer av oppgaver i arbeidslivet kan flyttes over i den digitale infrastrukturen. Samhandlingen skjer digitalt. Det betyr at vi i mindre grad må møtes fysisk for å arbeide sammen, og at arbeidet i større grad kan utføres på et fjernkontor.

Når arbeidstaker ikke trenger å pendle til arbeid hver dag, kan arbeidstaker bo lenger unna arbeidsplassen, og dette vil ha betydning for størrelsen bo- og arbeidsmarkedet. Endring i folks reisemønster og økt bruk av hjemme/fjernkontor kan utvide pendlingsdistansene.

Muligheten til å jobbe mer stedsuavhengig åpner for at Innherredsbyen kan tiltrekke seg godt utdannede personer, selv om det arbeidsplassen ikke er i nærområdet.

Økt bruk av fjernarbeid vil ha virkninger for samfunnet for øvrig. Færre arbeidsreiser innebærer mindre trafikk, og som igjen har betydning slitasje på infrastruktur, mindre utslipp og redusert behov for areal knyttet til trafikk og parkering og annet areal.

Når det er nødvendig med nedstengning av samfunnet, eksempelvis bekjempelsen av pandemien i 2020/2021, øker god digitalinfrastruktur samfunnets robusthet til å fungere mest mulig normalt i krevende tider.

MÅL – dette vil vi

- Gjøre digital kommunikasjon mulig, for alle, over alt, alltid. Vi vil sikre at alle har tilgang på stabil og fremtidsrettet infrastruktur, som kan møte fremtiden med det som kreves av kapasitet.

STRATEGI – viktige hovedgrep

- Bidra til utbygging av digital infrastruktur så folk kan bo, jobbe og reise der de vil med tilgang til grunnleggende samfunnsfunksjoner.

SLIK GJØR VI DET – prinsipper og anbefalinger

- Vi vil bygge ut/tilgjengeliggjøre fremtidsrettet høyhastighetsbredbånd til alle husstander/bedrifter.

HANDLINGSPROGRAM – TILTAK FOR OPPFØLGING

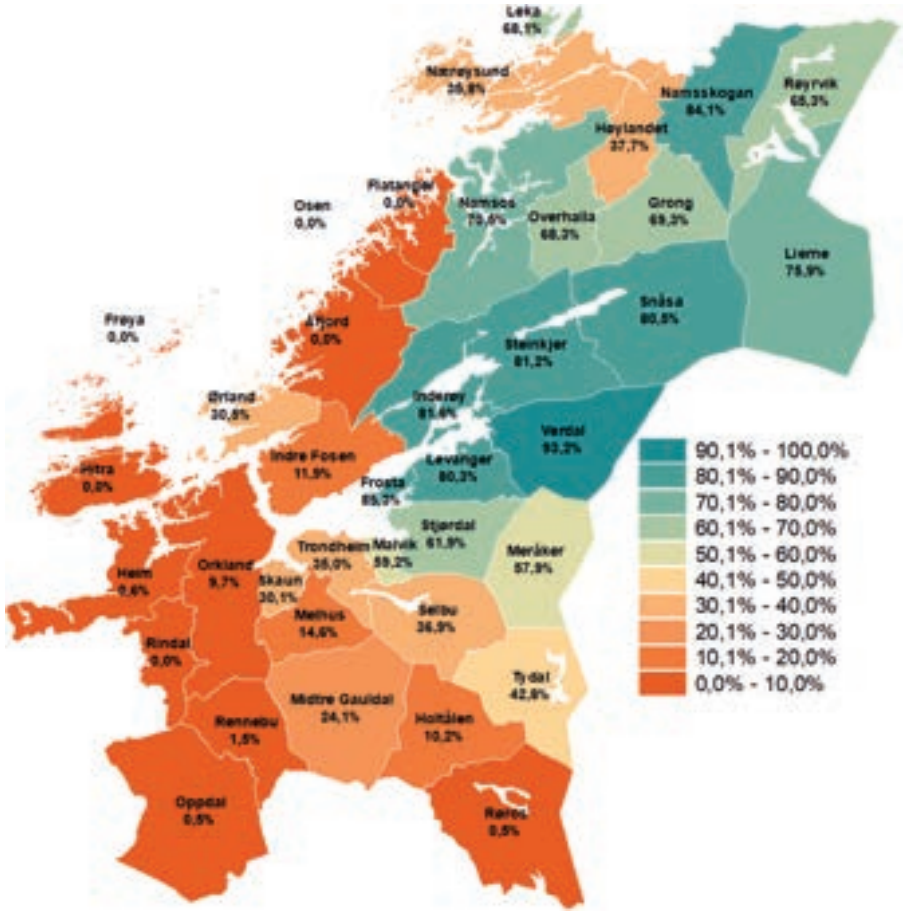
H33: Etablering av «Bredbåndsråd Innherred» med deltagelse fra fylkeskommunen og kommunene. Samordning og koordinering med fylkeskommunen og kommunene for å lage en felles plan/oversikt for videre utbygging.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune og kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Samordnet areal- og transportutvikling

Strategier for å sikre bredbånd / digital infrastruktur må inngå i alle arealplaner. Se også kap 4.1.



Kunnskapsgrunnlag

4G: Mobildekningen er god i Trøndelag. Målt i dekningsgrad for husstander er Innherredsbyen på 99.8% – gjelder totalt fra de 3 leverandørene Telenor, Telia, og Ice.

Det er utfordringer når det gjelder mobilnettet langs enkelte veistrekninger i distriktene – der er det områder med dårlig dekning.

5G: I Trondheim by er det rullet ut 5G. Det er de store byene som det satses på i første omgang. 5G er en helt ny infrastruktur som vil tilby større hastigheter og mer kapasitet, og dermed åpne for bedre brukeropplevelser og helt nye muligheter i mobilnettet. Mobilteknologien som leveres i 5G nettet, muliggjør mange nye tjenester, for eksempel autonome kjøretøy (selvgående) og teknologi innen helse. Her vil alt av kommunikasjon kunne foregå i sanntid – dvs uten forsinkelser.

Bredbåndsdekning

Tilgangen til internett er generelt god i kommunene på Innherred, og er helt i toppen blant kommunene Trøndelag med høyest andel husstander som har dekning for ≥ 1000/1000 (Mbit/s), som i praksis betyr fiber.

Likevel finnes det deler av Innherredsbyen som fortsatt mangler tilgang til fiber.

6. Gjennomføring av strategien

6 Gjennomføring av strategien

6.1 Handlingsprogram

Etterfølgende oppsummering av handlingspunkter fra strategiene i kapittel 4 og 5 må leses som mulige oppfølgingsoppgaver som Innherredsbyen kan samarbeide om etter at Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er vedtatt hos partnerne. Det anbefales at samarbeidet videreføres med en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale, se mer om dette i kap 6.2.

Etter at videreføring av prosjektet er formalisert, vil det være naturlig å gjennomgå handlingsprogrammet på nytt og foreta en nærmere vurdering av hvilke oppfølgingsoppgaver som skal prioriteres først og sist. Det vil da også være naturlig å vurdere nærmere fremdrift og ansvar for gjennomføring av de ulike oppgavene.

Oppgaver for oppfølging av arealstrategier

Attraktive byer og lokalsamfunn:

H1: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om attraktiv stedsutvikling gjennom kunnskapsoppbygging, dialogsamlinger og deling av gode erfaringer. Kommunene skal legge areal- og transportstrategi for Innherredsbyen til grunn i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Ansvarlig:: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont:: 2021–24.

H2: Samarbeide om felles prinsipper for by- tettstedsutvikling, felles frikjøpsordninger for parkering, plankrav og utbyggingsavtaler i utbyggingssaker og planprosesser.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

H3: Samarbeide om arkitektkonkurranser, mulighetsstudier og parallelloppdrag for å sikre et stort idémangfold og godt faglig grunnlag for god stedsutvikling.

Ansvarlig: Kommunene og fylkeskommunen, med bidrag fra statlige etater.

Tidshorisont: 2021–24.

Boligutvikling:

H4: Gjennomføre en boligpreferansestudie for kommunene i Innherredsbyen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H5: Gjennomføre en analyse av faktisk boligbehov og boligsammensetning i hver kommune. Analyse av boligmiks – den fysiske bygningsmassen.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag Fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

H6: Kommunene i Innherredsbyen skal utarbeide boligutviklingsprogram som prioriterer hvor det skal bygges boliger av ulike typer i kommende planperiode. Boligutviklingsprogrammet skal ha med konsekvenser for for sosial infrastruktur, transport, attraktivitet.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Næringsvekst og -lokalisering:

H7: Gjennomføre en kartlegging av behovet for ulike typer næringsareal i Innherredsbyen. Særlig skal det samarbeides om å dekke behovet for regionale næringsområder for areal- og plasskrevende virksomheter; herunder også steinbrudd, masseuttak og lignende og behov som vil komme av at Innherredsbyen øker sin aktivitet innen blå-grønne næringer.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24

H8: Kartlegging av potensielle vekstnæringer i Innherredsbyen og mulighetene for å utvikle sterke næringsklynger. Kommunene skal samarbeide om en ny strategisk næringsplan.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune i samarbeid med kommunene og næringslivet.

Tidshorisont: 2021–24.

Handel og tjenestetilbud:

H9: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide om strategier for å fylle tomme sentrumslokaler med virksomheter som skaper innhold og byliv i sentrum.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

H10: Kommunene i Innherredsbyen skal samarbeide strategisk om å ta over flere offentlige skranketjenester, f eks ved å legge flere offentlige tjenester til kommunens servicetorg. Publikum krever tilgang til tjenester i større deler av døgnet. Samarbeid om tilbud kan gi mulighet for eksempelvis ettermiddagsåpent.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune

Tidshorisont: 2021–24

Grønnstruktur:

H11: Utvikle felles «prosedyre» for flytting og reetablering av dyrkajord ved omdisponering i samarbeid med Nye veier.

Ansvarlig: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, kommunene, Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag.

Tidshorisont: 2021–24.

H12: Kommunene bør utvikle planer for velfungerende og sammenhengende grøntstrukturer som binder sammen boligområder, skoler, barnehager, strandsone og markaområdene. Planene bør også omfatte de «blå strukturene», som bekker, elver, vann og sjøen. I arbeidet bør det legges vekt på tilgjengelighet for alle brukergrupper. Grøntstrukturplanene må følges opp gjennom konkrete tiltak, politiske prioriteringer og økonomiske midler.

Ansvarlig: Kommunene.

Tidshorisont: 2021–24.

Oppgaver for oppfølging av transportstrategier

Helhetlig, sømløst og bærekraftig persontransportsystem:

H13: Videreføring av felles samarbeid – og utviklingsarena med handlingsprogram som sikrer oppfølging av strategier og samordnet utvikling.

Ansvarlig: Alle partnere i Innherredsbysamarbeidet.

Tidshorisont: 2021–22.

H14: Aktiv kommunikasjon og holdningsskapende arbeid, med minst et årlig større felles arrangement, for eksempel i forbindelse med den europeiske mobilitetsuken.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Tidshorisont: 2021–24.

H15: Gjennomføring av ny reisevaneundersøkelse for å måle effekt av tiltak.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune,

Tidshorisont: 2024.

H16: Arbeid for å posisjonere Innherredsbyen til å inngå i statlig ordning for belønningsmidler / byvekstavtale.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021–24.

Knutepunkt:

H17: Det skal utarbeides en hovedplan for utvikling av knutepunkt på Innherred. I denne etableres felles kunnskapsgrunnlag og med detaljert handlingsplan for de enkelte knutepunkt og tilhørende rutetilbud. Det er viktig å få gjort avklaringer omkring hvilke av disse funksjonene som må ligge ved stasjonene og hva som kan ligge andre steder, slik at sentrale arealer utnyttes best mulig.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune (i samarbeid med AtB), Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR) og Statens vegvesen.

Tidshorisont: 2021-24.

Jernbane og togtilbud:

H18: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune skal være pådriver for at strategien for utvikling av togtilbudet følges opp i Nasjonal transportplan 2022-23 og i årlige statsbudsjett.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

Hovedveinett:

H19: For riksveinettet er Nasjonal transportplan et viktig grunnlag for utviklingen, og innspill og bidrag til utarbeidelsen av denne planen er avgjørende. Ved utarbeidelsen av kommende NTP for perioden 2022- 2033 er fylkeskommunen involvert i større grad enn tidligere. For å oppnå ønsket utvikling er det av stor betydning at forslag og innspill er basert på en regional enighet.

Ansvarlig: Kommunene og Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

H20: Det er behov for en koordinering av innsatsen til veieiere (stat, fylkeskommune og kommuner). Samtidig må kollektivmyndigheter involveres, og arealbruken som vedtas av kommunene er sentral for å utvikle hensiktsmessige løsninger.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen / Nye veier.

Tidshorisont: 2021-24.

H21: Innherredsbyen skal fremme betydningen av fylkesveier i våre fylkeskommunale politiske organer og i nasjonale planer og strategier. F.eks.er det behov for utbedring av Fv 753 mellom Mostad i Frosta og Åsen i Levanger.

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

H22: Ivareta behov for fylkesveier i Innherredsbyen ved revisjon av Delstrategi vei (2019-2023).

Ansvarlig: Kommunene, Trøndelag fylkeskommune.

Tidshorisont: 2021-24.

Buss, ferge og øvrig mobilitetstilbud:

H23: Utvikling av en helhetlig kollektivtransportplan (mobilitetsplan) for Innherredsbyen.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021-24.

H24: Opprette samhandlingsarenaer og gode / regelmessige rutiner for samhandling mellom aktørene.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB og kommunene.

Tidshorisont: 2021-24.

H25: Utvikle et felles samordnet pris- og billettsystem som gjør det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB.

Tidshorisont: 2021-24.

H26: Utrede pendlerbuss fra Grong til Steinkjer som korresponderer med toget.

Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, AtB, Jernbanedirektoratet og involverte kommuner.

Tidshorisont: 2021-24.

Sykkel:

H27: Det utarbeides en felles sykkelstrategi for Innherredsbyen.
Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.
Tidshorisont: 2021–24.

H28: Det skal kjøres et «ByLab»- forsøk av ulike tiltak som motiverer til sykkelbruk.
Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.
Tidshorisont: 2021–24.

Gange:

H29: Det skal samarbeides om gåstrategier og snarveiprosjekt i alle kommuner i Innherresbyen.
Ansvarlig: Kommunene.
Tidshorisont: 2021–24.

H30: Det skal kjøres et ByLab- forsøk for ulike tiltak som motiverer til økt gange.
Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, involverte kommuner og Statens vegvesen.
Tidshorisont: 2021–24.

Parkering:

H31: Etablere samarbeid om utvikling av felles parkeringsstrategi inkudert krav til parkering ved nybygg.
Ansvarlig: Steinkjer, Verdal og Levanger kommuner, Trøndelag fylkeskommune og Jernbanedirektoratet (i samarbeid med Bane NOR).
Tidshorisont: 2021–24.

Godstransport og logistikk:

H32: Innherredsbyen engasjerer seg aktivt i den fylkeskommunale satsningen på gods, og stiller seg positiv til å være en utviklingsarena for å prøve ut nye løsninger om dette vurderes som hensiktsmessig.
Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune, kommunene, Statens vegvesen og Jernbane-direktoratet.
Tidshorisont: 2021–24.

Bredbånd – digital infrastruktur:

H33: Etablering av «Bredbåndsråd Innherred» med deltagelse fra fylkeskommunen og kommunene. Samordning og koordinering med fylkeskommunen og kommunene for å lage en felles plan/oversikt for videre utbygging.
Ansvarlig: Trøndelag fylkeskommune og kommunene.
Tidshorisont: 2021–24.

6.2 Forpliktende samarbeidsavtale

For å realisere mål og snu utfordringer til muligheter, kreves det innsats fra flere aktører. For å sikre at strategiarbeidet videreføres, er partene innstilt på å inngå en forpliktende 5-årig samarbeidsavtale om areal og transport med tydelig arbeids- og ansvarsdeling.

Hovedhensiktene med en samarbeidsavtale mellom partnerne i Innherredsbyen vil være å sørge for:

- Oppfølging av felles strategi for areal- og transportutviklingen, særlig et arbeid for å etablere belønningsordning / byvekstavtale som kan bidra til å finansiere investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtrafikken.
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av tiltak på kort og lang sikt.
- Samhandling mellom forvaltningsnivåene, særlig areal- og samferdsels-myndighetene, for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet.
- Samhandling mellom kommunene i Innherredsbyen.

Samarbeidet i Innherredsbyen skal videreføres gjennom de etablerte samarbeids-arenaer; både faglige og politiske. Etter vedtak av Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen vil det bli startet opp et arbeid for å etablere en forpliktende samarbeidsavtale mellom partnerne i Innherredsbyen.

Det er naturlig at samarbeidet i Innherredsbyen forankres i det nyopprettede region-rådet for Innherred. Frosta inngår ikke der. Det kan derfor være hensiktsmessig at oppfølging av Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen videreføres med en prosjektorganisering der alle involverte i prosjektet er likeverdige partnere – også Frosta. En framtidig styringsmodell for Innherredsbyen må tilpasses evt statlige krav til organisering for evt å kunne motta statlige tilskuddsmidler. En ny tilskuddsordning for mindre byområder er foreslått i Nasjonal transportplan 2022-33. Det vil være en ambisjon for Innherrredsbyen å bli en del av denne ordningen.

innherredsbyen.no

Verdal kommune
Sakspapir

Retningslinjer og leiesatser for utleie av idrettshall og lokaler ved nye Vinne skole

Saksbehandler:	Ingvild Aasen	**Arkivref:**
E-post:	ingvild.aasen@verdal.kommune.no	2021/1983 - /
Tlf.:	414 46 465	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	16.06.2021	36/21
Formannskap	17.06.2021	90/21
Kommunestyre	21.06.2021	79/21

Kommunedirektørens innstilling:

- Eksisterende retningslinjer for utleie av kommunale lokaler i Verdal samt utleieregler for idrettshall ved Verdalsøra barneskole og Verdalsøra ungdomsskole er gjeldende også for Vinne skole.
- Som prinsipp for leiesatser for idrettshall ved Vinne skole (Vinnehallen) legges til grunn at hel baneflate i Vinnehallen tilsvarer 2/3 baneflate i Ørahallen og Verdalshallen, mens leie av halv baneflate i Vinnehallen tilsvarer 1/3 baneflate i de to andre hallene.
- I 2021 vedtas leiesatsene som følgende:
  Hel baneflate: kr 165
  Halv banefalte: kr 88

Vedlegg:

1 Utleieregler for idrettshall Verdalsøra barneskole og Verdalsøra ungdomsskole, vedtatt k-sak 58/12.
2 Retningslinjer for utleie av kommunale lokaler i Verdal, k-sak 103/14.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Kommunestyret sak 58/12, Retningslinjer og priser for utleie av kommunale lokaler i Verdal.
- Komite plan og samfunn sak 73/14, Utleie ved Verdalsøra ungdomsskole og barneskole, flerbrukshall og svømmehall – utleiepriser.
- Kommunestyret sak 103/14, Revidering av retningslinjer og priser for utleie av kommunale lokaler i Verdal.

Saksopplysninger:

Ved skolestart til høsten vil det nye skoleanlegget i Vinne tas i bruk og det er behov for å legge rammene rundt bruken av anlegget på kvelds- og helgetid. Det må vedtas hvilke reglement og leiesatser som skal gjelde før utleie iverksettes.

Kommunen har vedtatte retningslinjer for utleie av kommunale lokaler samt for idrettshallen ved Verdalsøra barneskole og Verdalsøra ungdomsskole.
Skolebygget er planlagt slik at en fløy av bygget, i tillegg til å fungere som skolelokaler på dagtid, er godt tilrettelagt for bruk til kultur- og idrettsaktiviteter utenom skoletid. Både idrettshall, garderober, lagerrom og grupperom/sosiale rom i denne fløyen delfinansieres derfor med spillemidler. I henhold til kriteriene for spillemidlene skal anlegget gi mulighet for befolkningen til å drive aktivitet både i regi av frivillige organisasjoner og egenorganisert. Det vil si at kultur- og idrettsorganisasjoner skal ha prioritet til bruk av bygget utenom skoletid.

Idrettshallen i Vinne er mindre enn Ørallen og Verdalshallen. Hallflaten i de to tidligere idrettshallene har størrelse som en håndballbane, mens Vinnehallen har størrelse som en baskethall. Det vil si at den har omtrent 2/3 hallflate av håndballhallene. Fastsetting av leiesatsene bør vurderes ut fra denne forutsetningen.

Vurdering:

Uteleiereglementene for både skolelokaler og for Ørahallen er utviklet over mange år og er godt innarbeidet. Det vurderes derfor som hensiktsmessig at samme reglement gjøres gjeldende også for lokalene i det nye anlegget i Vinne, samt at det er hensiktsmessig å ha reglement som er likt ved alle anleggene som kommunen eier. Det gir dessuten et godt grunnlag for samordnet fordeling av utleie mellom de tre flerbrukshallene.
Når det gjelder prinsipp for fastsetting av leiesats i Vinnehallen vurderes det som rimelig at størrelse på hallen legges til grunn. I Vinnehallen vil det være mulig å leie enten hele hallen eller halve hallen. Det foreslås derfor at leiesatsen for hel baneflate i Vinnehallen tilsvarer 2/3 baneflate i Ørahallen og Verdalshallen, mens at leie av halv baneflate i Vinnehallen tilsvarer 1/3 baneflate i de to andre hallene. For inneværende år vil leiesatsene da bli som følgende:

	Verdalshallen/ Ørahallen		Vinnehallen
Hel baneflate	kr 242		
2/3 baneflate	kr 165	Hel baneflate	kr 165
1/3 baneflate	kr 88	Halv baneflate	kr 88

Leiesatsene for øvrige lokaler forutsettes å følge satsene for «Leie av rom og uteanlegg ved skoler, svømmehall og idrettshall».
For senere år vedtas satsene i forbindelse med den årlige behandlingen av budsjett og økonomiplan.

VERDAL KOMMUNE

Sist rev. 201114

RETNINGSLINJER OG PRISER FOR UTLEIE AV KOMMUNALE LOKALER I VERDAL

1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

1.1. Virkeområde

Dette reglementet gjelder for utleie av lokaler og uteområder tilknytet skoler, barnehager, institusjoner og andre kommunale eiendommer og som er gjort tilgjengelig for utleie. All slik utleie skal skje i samsvar med dette reglement og de til en hver tid gjeldende bestemmelser for aktuelle leieobjekt.

Utleie av kommunale lokaler til private arrangement og næring/kommersiell virksomhet i konkurranse med private utleiere som grendehus og lignende bør unngås.

For svømmehall og idrettshall vises til egne retningslinjer og bestemmelser.

1.2. Ikrafttreden

Dette reglement trer i kraft fra 01.01.2015.

2. PRIORITERING VED UTLEIE

2.1. Prioriterte aktiviteter

Arealene skal i den tid kommunale instanser ikke benytter lokalene, primært brukes til:

1. Organiserte aktiviteter rettet mot barn og unge
2. Aktiviteter som kan ivareta og utvikle trivsel, tilhørighet og et generelt bedre miljø for kommunens befolkning.

3. ORGANISERING OG ADMINISTRASJON

Den praktiske gjennomføring av utleien organiseres og administreres av ansvarlig virksomhetsleder. Overordnet planlegging, tvister og klager mv. behandles av et Utleieutvalget, bestående av representant fra et virksomhetsområde for Oppvekst, en fra Teknisk Drift, og en fra Kulturtjenesten som også er utvalgsleder.

4. UTLEIE

4.1 Hvem kan leie

Tilgjengelige arealer kan leies ut til følgende grupperinger med tilhørende leieformål:

Leietaker	Formål
a. Samarbeidsorganer med relasjon til den aktuelle kommunale virksomhet og tjeneste	Interne og åpne møter som angår virksomheten/tjenesten
b. Lag og organisasjoner som i hovedsak driver fritidsaktiviteter for barn og unge under 18 år	Interne og åpne møter, kurs og øvinger
c. Lag og organisasjoner som er godkjent iht. lov om voksenopplæring	Aktivitet iht. godkjenning
d. Lag, organisasjoner og andre	Kurs, øvinger, møter og forlegning ved stevner
e. Private arrangement, lukket	Familiearrangement og lignende

4.2. Søknad om leie og søknadsfrister

Søknad om leie av areal sendes på fastsatt skjema til aktuelle virksomhet som sluttbehandler søknaden. Ved etablert leieforhold skal forpliktende leieavtale inngås.

Ved langtidsleie over 6 måneder er søknadsfristen 1.juni.

Ved korttidsleie under 6 måneder er søknadsfristen minimum 1 måned før leie skal finne sted. Dette gjelder også for kommunal instans bruk av arealene utenom ordinære bruk.
Utleie skal vanligvis være avsluttet senest kl. 22.00.

4.3. Fremleie
Leietaker har ikke rett til å overlate tildelt leietid til andre.

4.4. Fritak for leie
Ved leie i helgene skal alle leietakere fra a-e bli fakturert etter vedtatte satser i budsjettet for dekning av vaktmester- og renholdsutgifter.
På hverdager i skoleåret skal leietakere a-c fritas for leie.

4.5. Leiepriser
Tidspunkt: Hverdager kl. 16 – 22. Lørdag, søndag og helgedager: Etter avtale.
Type areal og leiepriser vedtas i budsjettet hvert år.
Priser kan indeksreguleres hvert år i henhold til endring i SSBs konsumprisindeks.

4.6. Renhold og vaktmestertjenester
Satser for dekning av renhold og vaktmestertjenester i helgedager vedtas i budsjettet hvert år.

5. ADGANG TIL LOKALENE
5.1. Adgang til lokalene.
For adgang til lokalene må leietaker kontakte aktuelle virksomhet.

5.2. Informasjon
Aktuelle virksomhet/utleier skal informere leietaker om de regler og rutiner som gjelder for bruk av lokalene. Leietaker skal gjøres kjent med branninstruks og alarm. Leietaker skal kvittere på at de er gjort kjent med reglene og sørge for at disse blir fulgt. Leietaker er ansvarlig for at reglement, ordensregler, oppslag og anvisninger blir fulgt av brukerne.

5.3. Nøkler
Det kan kreves ett depositum for utlevering av nøkler. Utleverte nøkler skal leveres tilbake umiddelbart etter endt leieperiode. Ved tap av utleverte nøkler stilles leietaker ansvarlig for eventuell skifting av lås i anlegget eller deler av dette.

5.4. Førstehjelp
Leietaker er selv ansvarlig for å stille med nødvendig førstehjelpsutstyr.

5.5. Oppførsel i lokalene.
Leietaker er ansvarlig for at brukerne viser en god oppførsel både i lokalene og i deres nærhet. Unødvendig opphold i bygninger og på uteområder som ikke omfattes av leieforholdet må unngås.

6. BRUK/DISPONERING.
6.1 Lokalenes tilstand og utstyr
Arealene stilles til disposisjon i den stand de er. Ved bruk av skole/barnehages utstyr må egen avtale inngås.

6.2 Røyking og bruk av rusmidler
Røyking eller bruk av rusmidler er ikke tillatt i eller utenfor lokalene så fremt annet ikke framgår av lokale bestemmelser eller lignende.

6.3 Tilsyn
Leietaker er ansvarlig for nødvendig tilsyn og vakthold. Leietaker skal i søknaden oppgi en ansvarlig myndig person. Det skal oppgis navn, adresse, telefonnummer og e-postadresse.
Leietaker må sørge for at leieforholdet ikke medfører at uvedkommende får tilgang til de leide lokalene eller andre deler av bygningen. Leietaker skal påse at de leide lokalene er ryddet og kontrollere at alle vinduer og utgangsdører er forsvarlig låst når bygget forlates.

6.4 Overnatting
Ved overnatting skal leietaker ha en skriftlig vaktplan og oppnevnt brannansvarlig. Lokal "*Instruks for nattevakt*", samt "*Instruks ved bruk av skole, barnehage eller forsamlingslokale til overnatting*" følges.

7. EGENANSVAR - SKADEMELDING
7.1 Egenansvar
Utleier har ikke ansvar for skade eller tap som leietaker eller andre måtte bli påført ved bruk av lokalene, herunder for tapte eiendeler i utleieperioden.

7.2 Erstatningsansvar
Leietaker er erstatningsansvarlig for skader leietaker selv eller andre påfører bygningen og inventar/løsøre i leieperioden. Ved utløsning av alarm er leietaker ansvarlig for å dekke utrykningskostnadene.

7.3 Melding om skade
Leietaker er forpliktet til straks å melde fra til aktuelle virksomhet om en påført skade.

8. BRUDD PÅ REGLEMENT
8.1 Sanksjoner
Brudd på reglement kan medføre bortvisning, avtalt leietid inndras og adgang kan utelukkes for kortere eller lengre tid.

9. AVLYSNING – ANNULERING
9.1 Annullering av utleie
Ved uforutsette hendelser som gjør at utleie må annulleres, har leietaker ingen krav ovenfor kommunen. Avgjørelse om annullering tas av aktuelle virksomhet.

9.2 Avlysning av utleie
Ved opphør av leieforholdet plikter Leietaker plikter å avlyse leieforholdet minst en uke før avtalt leieforhold ved korttidsleie og minimum en måned ved langtidsleie. Avlysning skjer til enhet eiendom. Visst dette ikke overholdes, blir leietaker belastet leie.

9.3 Klager angående bruk av sanksjoner
Tvister, klager, sanksjoner kan innklages til Utleieutvalget, jf. pkt. 3, som også avgjør saken.

VERDAL KOMMUNE

11.06.2012

UTLEIEREGLER FOR IDRETTSHALL VERDALSØRA BARNESKOLE OG VERDALSØRA UNGDOMSSKOLE

Generelt

Idrettshall kan leies fast for et helt skoleår eller til enkeltstående arrangement. Leietaker må opplyse/legge frem plan for omfanget av arrangementet og hvilken form arrangementet skal ha. Sesongen for faste treningstider følger skoleåret og er fra uke 34 (august) til medio juni. Leietaker forplikter seg til å leie i hele perioden. Tildeling av treningstid gjøres i begynnelsen av august hvert år, etter søknad.
Faste treningstider er fra mandag til og med fredag fra kl 16 til 22.

Ved utleie vil tilsynsvakt være tilgjengelig. Denne personen har skolen gitt fullmakt til å gripe inn overfor leietaker hvis det oppdages ulovligheter eller andre forhold som kan skade personer eller skolens inventar, utstyr og bygninger.
Ved spesielle behov for leie utenom åpningstidene, kan dette gjøres etter nærmere avtale med skolen.

Leietaker har ikke adgang til andre lokaler enn dem som de til enhver tid leier.

Leietakere til faste treningstimer har ikke anledning til å drive framleie.
Ved spesielle arrangement kan oppsatte treningstider endres/kanselleres. Leietakeren skal varsles om dette senest 14 dager før det aktuelle tidspunktet.

Ny leietaker må selv kontakte laget som har faste treningstimer for å avtale med dem om bruk av deres leietid. Ved godkjenning, må ny leietaker gi beskjed til Verdal videregående skole om dette, samt søke på eget skjema til skolen.

Ledige timer

Ledige timer tildeles etter hvert som interesserte leietakere melder seg.

Skade

Lokalene og inventaret skal behandles med forsiktighet og forlates i den tilstand man fant det. Enhver skade på bygg, lokaler, inventar og utstyr skal dekkes av leietaker. Skader skal straks meldes til Verdal kommune, Teknisk drift ved tilsynsvakt eller vaktmester. Uleier påtar seg intet ansvar for tap ev eller skade på leietakernes/brukernes utstyr.
Leietaker er selv ansvarlig for sikkerheten til sine brukere.
Ved uansvarlighet kan leietaker nektes adgang ved en senere anledning, samt pålegges å dekke evt. skader.

Alle leietakere innkalles til et eget møte hver høst før treningssesongen starter. Utleiereglene gjennomgås, samt generelle tilbakemeldinger fra brukerne i forhold til hva som har vært bra og hva som kan forbedres for kommende sesong.
Ansvarlig leder/trener har plikt til å gjennomgå reglene slik at hver enkelt treningsdeltaker blir kjent med dem.

Det kan i spesielle tilfeller dispensere fra utleiereglene.

Skulle det oppstå tvist om tildeling av treningstimer eller bruken av idrettshall eller klatrevegg, skal dette avgjøres av hallstyret for Verdalshallen eller av Utleieutvalget for hallen ved Verdalsøra barneskole/Verdalsøra ungdomsskole.

Ordensregler

1. Alle brukere/grupper skal ha en navngitt leder/trener som skal være tilstede når lokalet er i bruk. Leder/trener kvitterer for hver utleieperiode på et eget utleieskjema

2. Uvedkommende har ikke adgang til hall.
   Lag/organisasjoner som trener må selv sørge for at deltakerne får adgang.

3. Leder/trener har ansvar for følgende:
   a. At det hersker orden i garderober og saler, både før, under og etter trening
   b. At oppvarming med ball foregår i hallen
   c. At alt utstyr som benyttes blir behandlet med varsomhet og settes tilbake på plass etter bruk
   d. At gulvet i hallen rengjøres etter endt trening. Mopper står tilgjengelig og på fast plass i idrettshallen. Leder/trener har ansvar for at dette etterfølges før ny leietaker/ny time begynner

4. Før trening tar til skal omkledning foretas i garderobene. Utleier er ikke ansvarlig for tøy og andre verdisaker m.m.

5. Alt treningsutstyr som setter merker i golvet er **ikke** tillatt brukt, f eks sko med pigger/knotter eller svarte såler som setter merker, striper, spranglister av metall uten beskyttelse etc. Alt fottøy som nyttes i hallen skal være rengjort for sand og annet smuss. Klisterbruk kun i henhold til håndballskretsens reglement.

6. Bare teknisk fotballtrening, for eksempel "five-a-side"-spill er tillatt. Spark mot vegger, tak etc. er ikke tillatt. Det skal kun brukes hallball.

7. Fottøy som blir brukt under utetrening skal ikke brukes i lokalene – heller ikke i gang inn til garderobene.

8. Røyking eller nyting av alkohol/andre rusmidler er ikke tillatt i idrettshallen eller på skolens område.

Ved utleie av andre arrangement enn til faste treningstimer:

Idrettshallen kan også leies til enkeltstående arrangement.

Leietaker må opplyse/legge frem en plan for omfanget av arrangementet og i hvilken form arrangementet skal ha, jfr eget søknadsskjema.
Vedkommende som står som leietaker er ansvarlig for å gjøre seg kjent med reglement og branninstruks. Ansvarlig leietaker må være over 18 år.

Vakthold

Leietaker er ansvarlig for:

- Stille med tilsynsvakter avhengig av arrangementets størrelse
- Betale for ekstra vakthold hvis arrangementet krever det
- Tilsynsvaktene har også ansvar for øvrige lokaler på skolen, hvis de er med i leieavtalen

- Ved tilfeller der skolen må innkalle ekstrapersonell, vil kostnadene for dette bli belastet leietaker

Internett
Gjestenett vil være tilgjengelig for leietaker etter nærmere avtale.

Alarm
Det er ikke anledning til å oppholde seg i andre deler av bygningsmassen enn de som er med i leieavtalen. Disse områdene er tilkoblet alarmsentralen og ved utløsing av denne vil leietaker bli belastet et gebyr i henhold til alarmsentralens prisliste.

Renhold og opprydding
Leietaker skal rydde lokalene umiddelbart etter endt bruk. Er ikke noe annet avtalt, skal det være ryddet som når lokalene ble tatt i bruk. Stoler/bord/utstyr skal være plassert slik som utleier har gitt beskjed om. Leietaker skal moppe/feie gulvene i lokalene dersom arrangementet har medført betydelig tilsmussing av gulvene, samt tømme søppel til henvist plass.
Kostnader på grunn av ekstra rydding og renhold for skolen, vil bli belastet leietaker.

Brannforskrifter
Leietaker plikter å sette seg inn i gjeldende sikkerhetsrutiner og branninstrukser. Leietaker plikter å rette seg etter pålegg gitt av brannvernleder. Leietaker plikter å påse at alle rømningsveier er åpne til enhver tid.

Parkering
Det skal kun parkeres på skiltede parkeringsplasser.
Viser ellers til de generelle ordensreglene ovenfor.

Fakturering
Fakturering foretas 2 ganger pr. år for leietakere med faste treningstider. Ved enkeltarrangement faktureres det fortløpende etter hvert arrangement etter gjeldende prisliste.

Jeg/vi _____*(leietaker)* **er kjent med kommunens gjeldende retningslinjer for utleie av idrettshallen ved Verdalsøra ungdomsskole og Verdalsøra barneskole og aksepterer disse ved min/vår underskrift.**

Verdal den_____

_____
Forpliktende signatur
for

Vedtatt i kommunestyret 25.06.2012, sak 58/12.

Tråkkemaskiner i Verdal

Saksbehandler:	Frode Strand	**Arkivref:**
E-post:	frode.strand@verdal.kommune.no	2021/1988 - /C29
Tlf.:	920 60 588	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	16.06.2021	37/21
Formannskap	17.06.2021	91/21
Kommunestyre	21.06.2021	80/21

Kommunedirektørens innstilling:

Kommunedirektøren vil delta i en prosess sammen med vinteridrettene for å utrede mulige løsninger. Verdal idrettsråd må ta koordineringsansvaret for en prosess som skal være åpen og inkluderende.
Kommunedirektøren oppnevner en tverrfaglig gruppe som deltar fra kommunens side.

Vedlegg:

1 Vedlegg 1 Henvendelse fra Verdal idrettsråd
2 Vedlegg 2 Samarbeidsavtale kommunal tråkkemaskin
3 Vedlegg 3 Avtale mellom Verdal kommune og Verdal OK vedrørende tråkkemaskin 2014
4 Vedlegg 4 Svarbrev Leksdal IL angående innkjøp av tråkkemaskin 2019

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Viser til politisk vedtak i kommunestyret 14/12-2020 PS 129/20 økonomiplan 2021-2024 budsjett 2021 vedtak pkt. 18. Tråkkemaskiner i Verdal.
Verdal kommune er i en heldig situasjon med flere flotte skianlegg som står ferdig preparert til fri benyttelse gjennom vinteren for kommunens innbyggere, besøkende, skoler, barnehager, Arken, m.fl. De ulike skianleggene er et resultat av driftige idrettslag som legger ned stor

dugnadsinnsats. Verdal kommune har vært, og er en samarbeidspartner for idrettslagene, bl.a. gjennom støtte til innkjøp av tråkkemaskiner.
Kommunestyret ber kommunedirektøren legge fram sak for utvalg mennesker og livskvalitet første halvår 2021 som drøfter hvordan samarbeidet med skiidretten skal være framover, bl.a. med tanke på fornying av tråkkemaskiner.

Kommunedirektøren inviterte Verdal idrettsråd til arbeidsmøte den 26.05.2021 angående PS 129/20 kommunestyret 14.12.2020. Leder for idrettsrådet la fram sine synspunkter, forslag og vurderinger. Kommunedirektøren har ikke før dette møtet vært involvert eller invitert inn i idrettsrådets prosess angående tråkkemaskiner i Verdal.

Historikk.

Under årsmøtet til Verdal idrettsrådet i 2006 ble det besluttet at idrettsrådet skulle arbeide for å anskaffe en kommunal tråkkemaskin.
Juni 2006: samles skiidretten i Verdal og det ble nedsatt ei arbeidsgruppe bestående av Oddvar Lyng - Verdal idrettsråd, Erik Stiklestad – Leksdal IL, Kjell Lundsaunet – Verdal OK og Randi Steinsli – skikontakt og sekretær.
Høsten 2006: startet man prosessen med å se på muligheten for å anskaffe ei tråkkemaskin. Verdal kommune var representert ved ordfører, rådmann og virksomhetsleder Kulturtjenesten i arbeidsgruppa.
2008: var arbeidsgruppa kommet i mål med finansiering og innkjøp av ny tråkkemaskin som Leksdal IL skulle bruke til løypekjøring i henhold til vedtatte prinsipper.
Leksdal IL sin gamle tråkkemaskin blir flyttet til Blommenskisenter.
2014: Kommunen kjøpte tråkkemaskin som ble plassert i Volhaugen og som Verdal O-klubb bruker til løypekjøring i henhold til vedtatte prinsipper.
2015: Helgådal IL kjøpte tråkkemaskin selv, med hjelp av Verdal kommune.
2019: Henvendelse fra Leksdal il om kommunal bistand til kjøp av ny tråkkemaskin. Henvendelsen ble avvist fra rådmannen med begrunnelse i kommunen sin økonomisk krevende situasjon.
NMK Verdal/Levanger har også ei eldre tråkkemaskin som brukes til preparering av scooter trase i Verdal motorsenter.
Det er i dag til sammen 5 tråkkemaskiner som er i drift.

Utdrag fra avtale mellom Verdal kommune og skiidretten i Verdal fra 2008 og 2014 ved innkjøp av tråkkemaskiner.

-*«..... kommunen kjøper og står som ansvarlig eier av utstyret. Utstyret aktiveres og avskrives lineært over henholdsvis 10 år (ny maskin) og 5 år (brukt maskin). Når maskinen er nedskrevet, overtar idrettslagene maskinen vederlagsfritt.»*
-*«...Lokalisere maskinene i forbindelse med eksisterende anlegg som inkluderer fjelløyper.»*

Kommunale driftsmidler

Verdal kommune bidrar med et årlig driftstilskudd på kr 400 000,- til anlegg eid av idrettslagene.
I vedtatte retningslinjer får idrettslagene tilskudd blant annet til drift av lysløyper, scootere og tråkkemaskiner.

Vurdering:

Kommunedirektøren er bedt om å utrede alternativer for samarbeid med skiidretten i Verdal, men det bør tas høyde for at alle vinteridretter som har behov for slikt utstyr blir tatt med i prosessen. Det vil si at NMK Verdal/Levanger også bør involveres.
Det kan være alternative modeller for et eventuelt samarbeid mellom vinteridrettene og Verdal kommune. Her skisseres noen alternativer:

1. Opprettelse av et aksjelag/fond hvor kommunen og alle lagene bidrar med en fast sum pr år til investering av nytt utstyr.
2. Skidrift AS som eies av skilagene og kommunen. Selskapet eier alle maskinene og sørger for utskifting ved behov. Løypeeierne kjøper tjenester av selskapet.
3. Kommunen kjøper og eier maskin som en engangsinvestering. Maskinen nedskrives over 10 år og overdras til idrettslaget der hvor maskinene er stasjonert.
4. Kommunen inngår ikke samarbeid om kjøp og drift av utsyr ut over det tilskuddet som ytes via fast tilskuddspost til drift av alle lagseide idrettsanlegg.
5. Det kan også være andre aktuelle modeller.

Det er mange modeller som kan være aktuelle angående samarbeid mellom kommunen og vinteridrettene. Det er et arbeid som er komplekst og krevende og det forutsetter et åpent og inkluderende samarbeid mellom alle vinteridrettslagene og kommunen for å komme fram til en modell som er hensiktsmessig og bærekraftig for alle partene. Ingen av disse forslagene er godt nok utredet til at det er mulig å ta stilling til nå.
Kommunens økonomiske situasjon og med vedtatte investeringer er det lite handlingsrom for kommunen til å prioritere andre tiltak. Dette perspektivet må ligge til grunn i en samarbeidsprosess med vinteridrettene.
Idrettslagene gjør en stor innsats med tilrettelegging for innbyggerne i kommunen som gir både rekreasjon og bidrar til økt folkehelse. Kommunedirektøren er derfor positiv til å delta med en tverrfaglig gruppe i en prosess sammen med vinteridrettene for å utrede mulige løsninger.
Initiativet til prosessen kom fra idretten, og kommunedirektøren mener det er naturlig at Verdal idrettsråd tar koordineringsansvaret.

Vedlegg 2

TRÅKKEMASKINER I VERDAL

KOMMUNEBUDSJETTET 2021 OG INVESTERINGSBUDSJETTET FOR 2021 – 2024

HVORDAN LEGGE TIL RETTE FOR AT IDRETTSLAGENE TIL ENHVER TID HAR FORMÅLSTJENLIGE OG DRIFTSSIKRE LØYPEMASKINER?

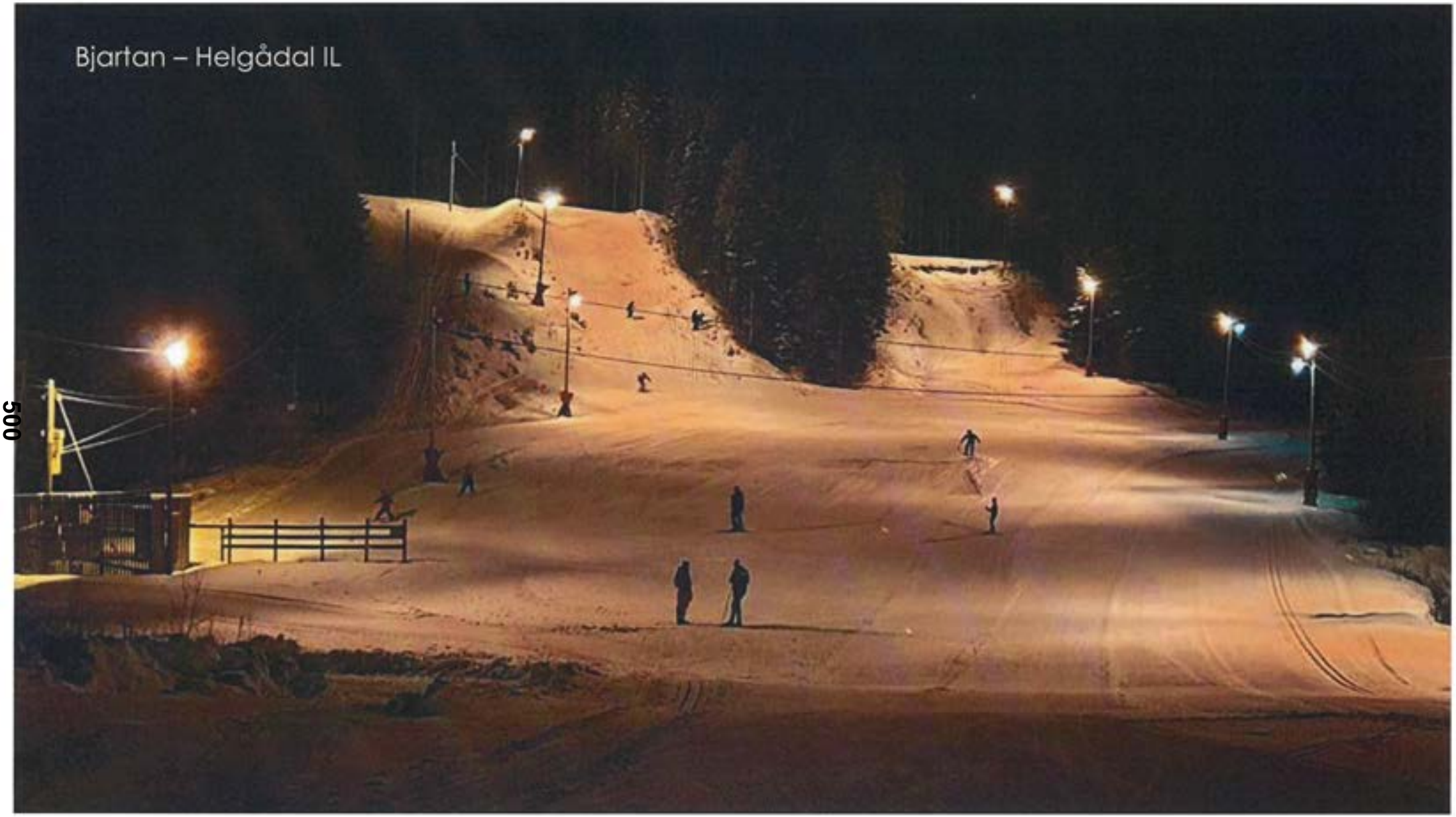
HVORDAN SIKRE FORUTSIGBARHET IFT UTSKIFTING AV TRÅKKEMASKINER NÅR VI VET AT DET ER UMULIG FOR SMÅ IDRETTSLAG Å INVESTERE I TRÅKKEMASKIN ALENE?

BAKGRUNN

- Helgådal IL, Verdal O-klubb, Stiklestad IL, Leksdal IL, Vinne Skilag og Inndal IL har skianlegg med løyper som holdes åpne gjennom hele vinteren
- For 4 av idrettslagene er tråkkemaskin absolutt nødvendig utstyr
- Tråkkemaskinene har begrenset levetid, og stadig kommer behovet for utskifting. Å kjøpe ny tråkkemaskin er en umulig oppgave for et idrettslag alene. Vi snakker om en investering på om lag 2,2 mill. eks. moms.
- 3 av idrettslagene har signalisert behov for å skifte ut tråkkemaskin.
- Idrettslagene som driver langrenn har derfor gått sammen om å finne mulige løsninger for hvordan vi kan få byttet ut maskinene i alle lagene jevnlig – slik at alle har drifttssikre og gode maskiner til enhver tid, og lagene får samme mulighet til utskifting.
- Det er viktig for idrettslagene at løypemannskap får bruke tiden sin på å kjøre løyper og vanlig vedlikehold av maskinene – og ikke på reparasjoner av gammelt utstyr.

SAMARBEID OG INNBYDENDE LØYPER FOR ALLE

- For at flest mulig skal gå på ski må skiløypene ligge i innbyggernes nærmiljø.
- Idrettslagenes aktivitetsnivå er forskjellige og løypenettene er forskjellige – med ulike fordeler og ulemper – som utfyller hverandre til gjensidig utnyttelse:
  - Stiklestad IL har snøproduksjon, som sikrer løyper når snøen uteblir
  - Vinne Skilag har stødige bunnforhold og kan benytte ATV. Løypene er nær bebyggelsen på sørsiden av kommunen.
  - Verdal O-klubb har skihytta og rundløype som er attraktive for hele kommunen.
  - Helgådal IL og Leksdal IL har lysløyper, men og fjelløyper som bindes sammen ved Høysjøen. Leksdal ILs fjelløyper nordover er bundet sammen med Hennings løyper. Helgådal får tidlig snø, og tilbyr løyper tidlig i sesongen.
- De 4 idrettslagene med trakkemaskiner legger til rette og gjør sine løyper tilgjengelig for de andre idrettslagene som ikke har egne løyper, og for kommunens innbyggere for øvrig – altså langt utover egne medlemmer. Derfor står alle lagene nå samlet på nytt bak prosjektet med å sikre trakkemaskiner i de respektive anleggene.

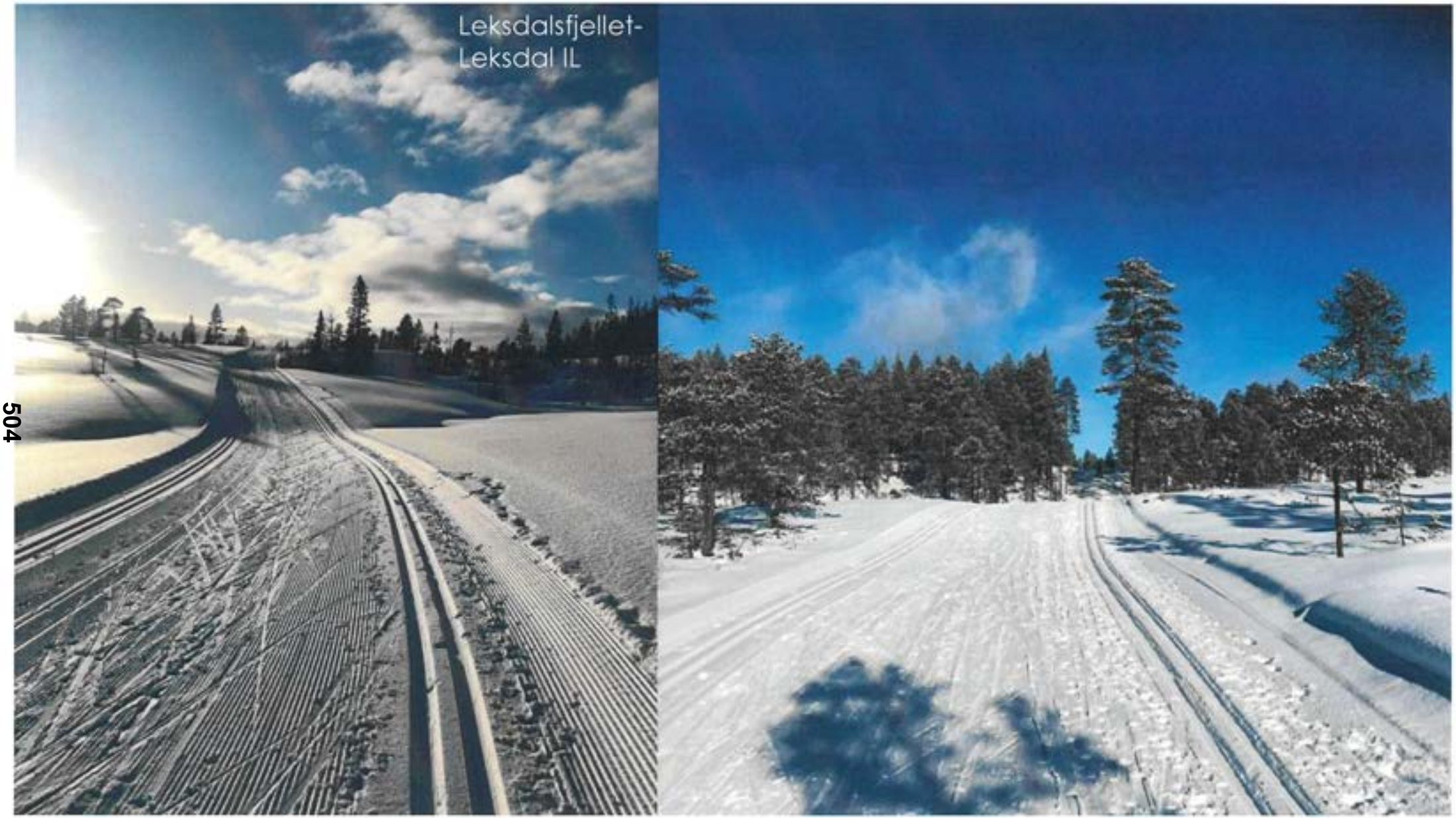


500

Malsådalen-Helgådal IL

Kunstsnø i Blommen- Stiklestad IL
TAKK FOR STØTTEN UNDER ANLEGGSBYGGINGEN
GRANDE
Entreprenør
unicon

Volhaugen -
Verdal O-klubb


Leksdalsfjellet-
Leksdal IL

HISTORIKK OG BEHOV FOR UTSKIFTING AV TRÅKKEMASKINER

- 2008 – Verdal kommune kjøpte ny maskin som ble plassert i Leksdal. Maskinen skulle i utgangspunktet brukes hos alle idrettslagene ved behov – noe som har vist seg svært vanskelig. Alle løypene har behov for kjøring til samme tid. Maskinen er nå 12 år gammel og har gått over 3200 timer. Det er behov for nyere maskin til bruk i fjelløyper.
- 2008 – Ved nyinvesteringen ble Leksdal ILs gamle maskin flyttet til Stiklestad IL, Blommen. Maskinen er fra -98. Behov for utskifting omgående.
- 2014 – Kommunen kjøpte tråkkemaskin til Verdal O-klubb, Volhaugen. Den har gått 500 timer, og er i god stand.
- 2015 – Helgådal IL kjøpte tråkkemaskin selv med hjelp fra kommunen. De kjøpte en 2005 modell, som nå har gått 4300 timer. Maskinen er i dårlig stand, og det brukes mye tid på å reparere. Behov for utskifting snarlig.

VERDAL O-KLUBB:

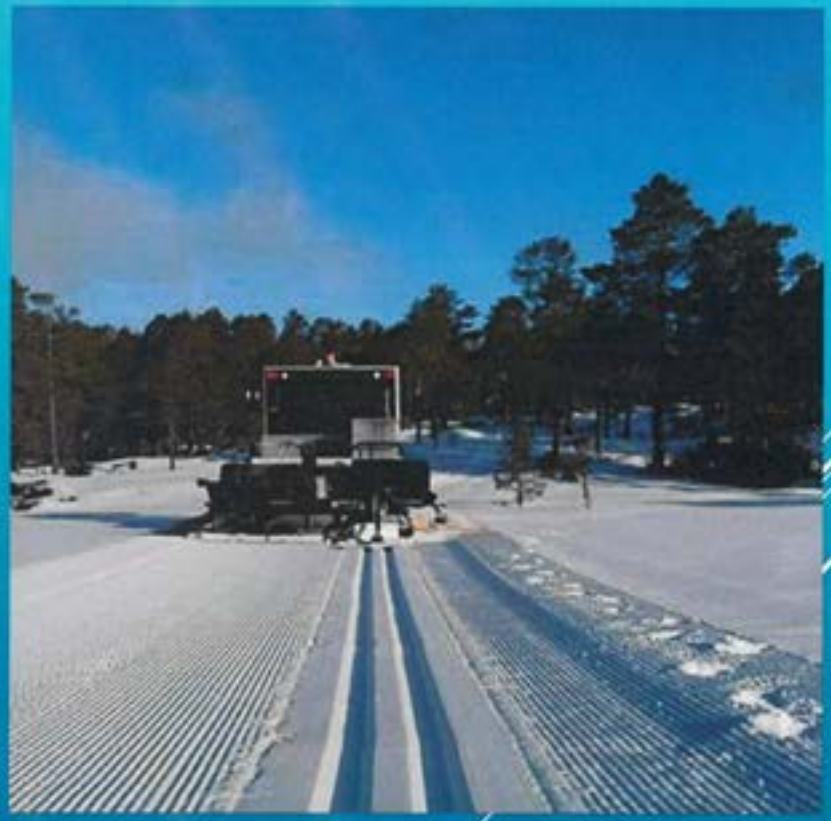
- Prinoth Husky 2014 modell, gått ca 500 timer. Veldig bra stand. Regner med at den går uproblematisk i mange år.

Behovet for maskina:

- Preparering av turløypene på Volhaugen, samt tidvis tilførsel løyper fra Røtlo og parkeringsplass ved Stubbsetertjern. Dette utgjør til sammen ca. 30 km med skiløyper.
- Vi preparerer alle løyper til hver helg, dette sammen med åpen skihytte hver lørdag og søndag fra nyttår til påske. I tillegg prepareres runden rundt Marsteinsvola i ukedagene ved behov.
- Vi er avhengig av tråkkemaskin for å få skispor av en slik kvalitet at vi får så mye gjester på skihytta at denne er drivverdig.

Brukere av anlegget

- Volhaugen er Verdals bymark. Skihytta er et populært mål for alle, barnefamilier, mosjonister og de som ønsker en reell treningsøkt.
- Traseen til skihytta er av en slik art at det er et overkommelig mål for alle, uansett skiferdigheter. Får de litt mer drevne, er en tur på, eller rundt Marsteinsvola mulig. Det er også mange som benytter seg av løypene i ukedagene, både på dagtid og kveld.



HELGÅDAL IL:

- Prinoth Husky, 2005, gått om lag 4300 timer. Alder og timetall tilsier at denne maskinen er i reparasjonsalderen. Kan vel si at vi ikke annonserer løypekjøring før vi er sikker på at maskinen holder turen. Tærer på sjåfører å ha denne usikkerheten når man er f. eks inne i Malsådalen midtvinters. Blir også en belastning på sjåfører når mange og større reparasjoner kommer opp. Økonomisk belastning for idrettslaget. Helgådal IL har gps-sporing av maskinen via mittspor.no

Behovet for maskina:

- Skitrase fra Bjartan til Malsådalen, Høysjøen og mot Leksdalsløype. **Ca. 50 km t/r** - Lysløype, Bjartan ca. 5 km - Alpinbakke, ca. **6000 m2** - Skistadion, ca. **3000 m2**

Brukere av anlegget:

- Jevnt stor utfart i oppkjørte løyper, særlig fra Langmyra, Høysjøen i helgene. Utfart fra Langmyra, Høysjøen til Malsådalen brukes jevnlig i ukedagene også, særlig når det er dårlig skiføre. Malsådalen er vel den mest snøsikre plassen i Verdal. Stor bruk av løyper fra hytteeiere rundt Høysjøen og andre idrettslag.
- Skoleklasser bruker skistadion og alpinbakke jevnlig fra mars mnd. og utover. Alpinbakke har heis/trekk. Uten maskin har vi ikke anledning til å ha heis/trekk i alpinbakke.
- Lysløyper, stadion og alpinbakke blir brukt fast 3 ganger pr. uke til trening, klubb- og Verdaskirenn.
- Arrangerer hver vinter i lag med Leksdal IL et turenn på 24 km og for alle klasser (65 år).

STIKLESTAD IL:

- Prinoth 12s gått ca. 4000 timer. Litt usikker da måler er i stykker. Maskinen er en 1998 modell som bærer preg av alderen og er utslitt. Den egner seg lite ifh til den bruk vi har i forhold til kunstsnø. Den er også utstyrt med GPS som de andre maskinene.

Behovet for maskina:

- Planering og preparering av **ca.3-4000 m3** med kunstsnø, dette for å komme i gang tidlig og sikre skiforhold gjennom disse ustabile vintrene. Det kjøres ca. **7 km** lysløyper og **ca.2 km** dagløyper. Prepping av **standplass** og **skileikomr og stafferunder**.

Brukere av anlegget

- Skigruppas egne aktiviteter. Skiskole med 60-70 barn og organiserte treninger for langrenn og skiskyting, og alle lagets medlemmer har fri adgang. Andre idrettslag benytter også løypene, da vi har kunstsnø spesielt tidlig i sesongen. Skoler og barnehager benytter også anlegget. Det arrangeres også her klubb og verdalkarusell-renn, samt skiskytterrenn; både klubb og lagsrenn.

LEKSDAL IL:

- Prinoth Husky, 2008, gått om lag 3200 timer. I bra stand, men alderen på maskinen tilsier at den fort kan bli uforutsigbar ift å drive løypekjøring innover fjellet. Maskina har GPS-utstyr, slik at kjøring vises på Skisporet.no. Fargekoding ift tid siden løypene er kjørt.

Behovet for maskina:

- Skitrase fra Marka til Høgmannelva (grense mot Hennings løypenett), 10,5 km, t.r. **21 km.** Skitrase fra Marka og mot Mevatnet og Høysjøen (grense mot Helgådals løypenett), 11 km, t. r. **22 km.** Traseen rundt om Karmhusvollen, i tillegg til Høgmannelva og Høysjøen, 8 km, t.r. **16 km.** Lysløype, 1 km 2 km 3 km, t.r. **7 km.**
- Skistadion, ca **3000 m2** Skileikbakken, akebakke for barn, ca **3000 m2.**

Brukere av anlegget:

- Jevnt stor utfart særlig ved pent vær og bra skiføre i helgene, da er det 100–150 stk biler som rullerer ca. hver 3. time, begge dager. Bra utfart også i ukedager.
- Kommunens barnehager benytter skileikbakken og stadion hele vinteren.
- Skoleklasser og institusjoner besøker tilttig skistadion, opptil 7 stk storbusser pr. dag.
- Lysløyper og stadion blir brukt fast 2-3 ganger pr. uke, til trening, skiskole og klubb- og Verdalskanseli – renn, og flere andre idrettslag bruker også anlegget til trening.
- Leksdal IL arrangerer Bulleråstrennet i lag med Henning IL med innkomst i Leksdalen. (53år.)
- Leksdal IL har et fast Kretsrenn (arrangørerenn) hvert år, for klasser 8 år til 20 år.
- Arrangør Haervolkrennet i lag med Helgådal IL, et fjellrenn på 24 km, og for alle klasser. (65 år)

HVILKE MULIGHETER SER VI FOR Å SAMARBEIDE, SLIK AT VI HAR RIKTIGE OG DRIFTSSIKRE MASKINER?

Med idrettsrådet i spissen, har idrettslagene møttes ved flere anledninger for å dele informasjon og erfaringer, og for å komme fram til mulige måter å lette idrettslagenes utfordringer ift løypemaskiner ved å skape økonomisk forutsigbarhet.

Vi synes det er viktig å presisere at idrettslagene som driver skiaktivitet, men ikke har tråkkemaskiner, har vært med i prosessen og står bak det som presenteres, selv om de ikke nødvendigvis er synlige i presentasjonen.

Vi har sett på to muligheter:

VERDALSTRÅKK AL??/FOND??

- AL/Fond hvor kommunen og evt lagene legger til side penger som skal gå til innkjøp av nye tråkkemaskiner, og mulig støtte til andre maskiner for de idrettslagene som ikke har tråkkemaskiner. Lagenes bidrag beregnes evt ut fra kriterier som utarbeides.
- Kommunen bidrar med fast sum pr år
- Det settes ned et styre med representanter fra alle idrettslagene og kommunen. Styret har oversikt over investeringsbehov hos lagene, og fordeler midlene i fondet etter kriterier som er utarbeidet av kommunen og idrettslagene sammen.
- Idrettslagene eier maskinene selv. Andelslaget/fondstyret sørger for stor hjelp til finansiering gjennom langtidsplanlegging.

VERDAL SKIDRIFT AS??

- Skidrift eies av kommunen og idrettslagene som er med
- Skidrift eier alle maskinene til de idrettslagene som er med, og sørger for utskifting etter behov.
- Maskinene kan omplasseres mellom løypene etter behov/hva som er gunstig ift totalsituasjonen.
- Idrettslagene betaler inn til Skidrift ift brukte maskintimer
- Kommunen setter av fast beløp hvert år

- SKILØYPENE/SKILEIKOMRÅDENE DET ENKELTE IDRETTSLAG LEGGER TIL RETTE, BENYTTES AV KOMMUNENS INNBYGGERE SOM HELHET, PÅ TVERS AV GEOGRAFI OG MEDLEMSKAP.
- DETTE ER NOE VI I IDRETTSLAGENE ER STOLTE AV OG FINNER STOR GLEDE OG MOTIVASJON I.
- DET GJØR OGSÅ AT VI SER PÅ DETTE SOM ET STORT, FELLES FOLKEHELSETILBUD SOM VI SYNES DET ER RIKTIG AT KOMMUNEN ER MED OG EIER OG TAR ANSVAR FOR.

VI BELYSER DERFOR LAGENES INNSATS FOR SKIAKTIVITET I TALL:

SKI I TALL FRA LEKSDAL IL:

Leksdal IL «fikk» ny maskin i 2008. Maskinen var tiltenkt bruk i flere anlegg. Kommunen bidro med kr 996 000,- (83 000,- pr år i 12 år).

Årlige driftskostnader ca kr 115 000,-**/dugnadstimer** 113 000 kr pr år. **:**

- Løypetilbudet har kostet Leksdal IL ca 115 000 kr pr år de siste årene (maskinvedlikehold, forsikring, diesel, brøyting). 12 år: 1 150 000,-
- Det er kjørt gjennomsnittlig 250 t pr sesong (fra 130t-380t)
- 7360 dugnadstimer er lagt ned siden 2008: i snitt 566 t pr år (løypekjøring, arbeid med løypenett og vedlikehold/reparasjoner av tråkkemaskin og scooter).

  Om vi priser dugnaden til kr 200 pr time blir det 113 000 kr pr år. 12 år: 1 526 000,-.

Prosjekter i tilknytning til skiaktivitet de siste 12 årene. Dugnadsverdi kr 1 900 000,-

- Det er bygd maskinbu (565 timer), Fånetthytta (4870 timer), skihytta i Marka er utbygd (2000 timer) og vegen Marka – Hallemsvollen er utbedret (2070 timer). Alle prosjekter for å gjøre skisporten tilgjengelig og attraktiv.

  9505 timer til 200 kr pr time: 1 900 000,-

SKI I TALL FRA STIKLESTAD IL:

Stiklestad IL overtok tråkkemaskin fra Leksdal i 2008

Løypetilbud Blommen koster ca. 75 000,- totalt pr.år. fordelt på disse utgiftene:

- vedlikehold tråkkemaskin 15 000,-
- snøproduksjon og preparering inkl dugnad ca.20 000,-
- preparering alle løyper pr. sesong, dugnadstimer 20 000,-
- drivstoff 20 000,-

I tillegg har SIL de siste årene oppgradert Blommen til en verdi av om lag kr 50 mill, der halvparten er dugnad.

- Det er utført breddeutvidelse av løyper, nytt lys i 6 km lysløype, garasje og tidtakerbod, standplass med 30 skiver, asfaltering av løypene og skileikeflate for rulleski/pigging mv og ikke minst snøproduksjonsanlegg.

  I spillemidler er det hentet ut over kr 12 mill og MVA er nesten kr 5 mill.

SKI I TALL FRA VINNE SKILAG:

Vinne Skilag har ATV og scooter som benyttes til løypekjøring. Disse har laget kostet selv.

Årlige driftskostnader ca kr 20 000,-**/dugnadstimer** ca kr 140 000 pr år.**:**

- Driftskostnadene omhandler kostnader knyttet til løypekjøring.
- Dugnad barmarksesong: Rydding/kompl. løypene, vedlikehold/oppgradering av tidtakerbod og utstyrsgarasje og vedlikehold av ATV og scooter: 288 timer
- Dugnad vintersesong : Gjennomsnittlig 416 timer
- Totalt for hele året blir det ca 700 timer. Priset til 200 kr pr time: ca 140 000,-

Prosjekter i tilknytning til skiaktivitet. Dugnadsverdi kr 244 000,-

- I 2014 ble det bygd ny skiskytterstadion. Det utgjorde 1220 dugnadstimer.

SKI I TALL FRA HELGÅDAL IL:

Helgådal IL kjøpte brukt maskin i 2014. Kommunen stilte som garantist på lån, ca 630.000,-

Årlig driftskostnader ca kr 50 000,-**/dugnadstimer** ca kr 83 000 pr år. **:**

- Løypetilbudet har kostet Helgådal IL ca 50.000,- kr pr år de siste årene (maskinvedlikehold, forsikring, diesel, brøyting). 6 år: ca 300.000,-
- Det er kjørt gjennomsnittlig ca 150 t pr sesong
- Ca 2500 dugnadstimer er lagt ned siden 2014: i snitt 416 t pr år (løypekjøring, arbeid med løypenett og vedlikehold/reparasjoner av tråkkemaskin og scooter).
- Om vi priser dugnaden til kr 200 pr time blir det ca 83 000,- kr pr år. 6 år: 500 000,-.

Prosjekter i tilknytning til skiaktivitet de siste 6 årene. Dugnadsverdi kr 110 000,-

- Det er bygd maskinbu (ca 350 timer) og skihytta er restaurert (200 timer).

  200 kr pr time: 110 000,-

SKI I TALL FRA VERDAL O-KLUBB:

Verdal kommune bidro med tråkkemaskin til Verdal orienteringsklubb og Volhaugen i 2014. Den kostet da kr 1 350 000,- eks mva. Maskina blir avskrevet over ti år. Dvs kr 135 000,- pr år.

Årlig drift/dugnadstimer: ca kr 160 000,-

- Verdal orienteringsklubb har forpliktet seg til å drifte maskina, samt kjøre skiløyper minimum hver helg i vinterhalvåret.
- Driften av maskina beløper seg til ca kr 45 000,- pr år, diesel og vedlikehold.
- Løypekjøring ca 150 t. Årlig løyperydding ca 100 t. Priset til kr 200 pr time: 50 000,-
- Skihytta drives på dugnad av orienteringsklubben. Vintersesongen: ca ti helger (lør – søn) dvs ca 240 dugnadstimer. Høstsesongen 6 søndager, 72 timer. Prissatt til kr 200 pr time ≈ kr 65 000,

Enkeltprosjekt de siste 10 årene har tilført Volhaugen kr 1 060 000,-

- Verdal orienteringsklubb har skiltet store deler av sti og løypenettet øst for Ydsedalen. Total kostnad kr 360 000,-
- Borkstien har blitt gruset opp, både for å bedre fremkommeligheten på barmark, men også for å kunne kjøre skispor på lite snø. Kostnad ca kr 200 000.
- Turkart på Volhaugen. Prosjekt for å fremme friluftsliv og bruken av Volhaugen. Kostnad kr 500 000,-

HVORFOR SKAL KOMMUNEN BISTÅ?

- Skisporten i Verdal skal ikke havne i bakleksa sammenlignet med nabokommunene, hverken som konkurranseidrett, eller som folkehelsetilbud.
- Idrettslagene legger ned en enorm dugnad for å holde anleggene åpne hele vinteren.
- Skianleggene står ferdig preparert til fri benyttelse gjennom hele vinteren for kommunens innbyggere, besøkende, skoler, barnehager, Arken, Frivillighetssentralen.....
- Komfort og driftssikkerhet for løypekjørere må sikres. Energien må brukes på løypekjøring – ikke på reparering av gammelt utstyr.
- Fjelløypene kjøres opp uten at dette inngår i grunnlaget til anleggsmidlene

FORTS.

- Utvidet løypenett krever godt og raskt utstyr for å holde dugnadsmengden på et akseptabelt nivå.
- God grunnpreparering og jevnlig preparering gjennom sesongen forlenger skisesongen med flere uker.
- Stiklestad IL, med rulleskianlegg og snøproduksjon, og Leksdal IL, med nyoppgradert turvei fra Marka til Hallemsvollen, har gjort STORE grep for å forlenge skisesongen og legge til rette for både folkehelse og toppsatsing på ski/skiskyting.
- Snøproduksjon krever utstyr som kan handtere flytting av store mengder snø.
- Sikre god kvalitet på løypene. Det kreves både klassisk spor og skøytetrase.
- Det er behov for preparerte løyper både på dagtid og kveldstid. Det er stor utfart i løypene på dagtid. I perioder er det stor pågang fra skoler og barnehager. På kveldstid er det både organisert og uorganisert trening.

FORTS.

- Ski og skileik er en av de få aktivitetene/idrettene der hele familien kan delta sammen.
- Vi kan opprettholde GRATIS/TILNÆRMET GRATIS tilbud, som er viktig for at ALLE skal ha mulighet til å benytte løypene.
- Tilrettelegging for folk med funksjonsnedsettelser krever svært god kvalitet på traseene.
- Idrettslagene/Verdal O-klubb har de siste årene opplevd stor økning av folk i skiløypene. Det er tydelig at gode forhold og tilgjengelige løyper lokker stadig flere ut på ski. Det er en god trend i folkehelseperspektivet.
- Økt bruk betinger at anleggene holder god standard og videreutvikles. Det er krevende å finne økonomisk dekning til dette i dag.
- Mulighet til å gi tilbud om ski/skiskyting i attraktive/tilrettelagte anlegg for skolene.

BEHOV AKKURAT NÅ

- Prekært i Blommen – tråkkemaskin fra 1998 – ikke sterk nok til bearbeiding av kunstsnø
- Nødvendig skifte i Leksdal – maskinen har gått langt og det trengs en nyere og mer driftssikker maskin til løypekjøring innover fjellet.
- Uholdbart i Helgådal – har kjøpt brukt maskin, og bruker mye tid på reparasjoner

PLAN FOR UTSKIFTING

- 2021: Det investeres i en ny maskin. Den plasseres i Leksdal, og Stiklestad kjøper Leksdals maskin i første omgang.
- 2023: Det investeres i ny maskin for Helgådal
- 2025/26: Det investeres i ny maskin i Blommen
- 2029/30: Det investeres i ny maskin på Volhaugen
- Med forbehold om hvor hyppig maskinene byttes ut/prisstigning og hvilken grad maskinene skal være finansiert når lagene skal investere, ser det ut som det kan være midler til å skyte inn hos lagene som ikke har tråkkemaskiner også. Til utskiftinger av ATV/scooter... Her må en se mer detaljert på tallene og avtalen.

FINANSIERING AV DE FØRSTE UTSKIFTINGENE -2021-

Leksdal IL – ny maskin; 2,2 mill

Verdal kommune:	1 000 000
NIF	250 000
Gjensidige	250 000
Salg av maskin	500 000
Gaver, sponsing, egne midler	250 000

Stiklestad IL – LIL`s maskin; 500 000

▸ NIF	175 000
▸ Salg gammel maskin	125 000
▸ Sparebankstiftelsen	50 000
▸ Gaver, sponsing, egne midler	150 000

VIDERE PLAN FOR UTSKIFTING

2023: Helgådal IL

«Fond»:	1 000 000
NIF	250 000
Gjensidige	250 000
Salg av maskin	**500 000**
Gaver, sponsing, egne midler	250 000

2026: Stiklestad IL

«Fond»:	1 500 000
NIF	250 000
Gjensidige	250 000
Salg av maskin	**200 000**
Gaver, sponsing, egne midler	250 000

FORUTSATT AT

Kommunen setter av 500 000 kr pr år i tråkkemaskinfond

De respektive idrettslagene betaler all drift og vedlikehold av maskinene og holder løypene åpne for allmenn bruk.

Man får litt penger for innbyttemaskin:

....er det i 2030 fullfinansiert ei ny maskin (Volhaugen)

... i 2034 (Leksdal)

... i 2038 (Helgådal)

... i 2042 (Stiklestad IL....)

Kanskje det ikke er behov for å bytte maskinene hos alle lagene så hyppig??? Kanskje er det ikke behov for å investere i helt ny maskin hver gang? Men muligheten er der, og det skaper forutsigbarhet. Dersom vi tenker at maskinene ikke skal være fullfinansierte, eller helt nye, skapes rom for å skyte inn penger til annet utstyr til lagene som ikke har tråkkemaskiner.

I PERSPEKTIV

- Det brukes 7 millioner over 14 år for å sørge for gode tråkkemaskiner i 4 løypenett i kommunen, for å holde 21 km lysløyper, og 100 km fjelløyper åpne for folkehelse og toppsatsing 4-6 måneder i året. Det er billig!

OPPLEVELSE
+TRENING
+REKREASJON
+FAMILIETUR
=GOD FOLKEHELSE

ANERKJENNELSE AV DUGNADSINNSATSEN I IDRETTSLAGENE

- At kommunen hjelper idrettslagene med å investere i tråkkemaskiner vil være en riktig og viktig måte å verdsette dugnadsinnsatsen som legges ned i idrettslagene i bygdene. Det er små lag som driver STOR verdiskaping. Det skapes mye som er fint og veldig bra for allmennheten i sentrum. Men friluftslivet, rekreasjon med eller uten ski, skjer hos oss – i utkanten. Vis at det betyr noe!

Underskrevet av leder i de respektive idrettslag:

Stiklestad IL

Leksdal IL

Vinne skilag

Leirådal IL

Helgådal IL

Verdal O-klubb

Inndal IL

Verdal Idrettsråd

Ness IL

Vedlegg 3

SAMARBEIDSAVTALE KOMMUNALE TRÅKKEMASKINER

INNHERRED SAMKOMMUNE
23 MAI 2008

Basert på behovet for og kommunens ønske om tilbud til allmennheten om prepararte skiløyper i tilrettelagte traseer i utmark, i lysløyper og på andre arenaer, er det i dag inngått en samarbeids-avtale mellom:

Stiklestad Idrettslag,
Leksdal Idrettslag,
Vinne Skilag,
Helgådal Idrettslag,
Ness Idrettslag
Inndal Idrettslag,
Leirådal Idrettslag,
Verdal Orienteringsklubb
og
Verdal Kommune

Avtalen gjelder følgende utstyr:

Prinoth Husky 2008 modell (ny maskin)
Prinoth T2s 1998 modell (brukt maskin fra Leksdal IL)

Finansiering
Kommunen kjøper og står som ansvarlig eier av utstyret. Utstyret aktiveres i kommunens balanse og avskrives lineært over henholdsvis 10 år (ny maskin) og 5 år (brukt maskin).
Når maskinene er nedskrevet, overtar idrettslagene maskinene vederlagsfritt.

Drift og vedlikehold
Det idrettslag som har tråkkemaskinen, forestår drift av prepareringsutstyret og tar ansvar for vedlikehold og all bruk av utstyret, og er dermed ansvarlig for normale drifts- og vedlikeholdskostnader.

Forsikring
Kommunen tegner ansvarsforsikring og evt. maskinforsikring for den perioden kommunen står som eier, mens Idrettslagene evt. forsikrer fører/eget ansvarlig personell.

Lokalisering
Basert på kommunens ønske om å lokalisere maskinene i forbindelse med eksisterende anlegg som inkluderer fjelløyper og som ikke ligger for langt fra sentrum, er følgende lokalisering valgt:
Ny maskin lokaliseres på Leksdal Skistadion
Brukt maskin fra Leksdal IL lokaliseres ved Blommen skisenter.

Bruk
Leksdal IL forplikter seg til å preparere eget anlegg som inkluderer lysløyper, stadion, skileikbakke og fjelløyper. Leksdal IL skal også preparere trase frem til Høysjøen i forbindelse med utfartshelger og påske. Forutsetningen er at traseen er tilrettelagt for tråkkemaskinen. Når det er tilstrekkelig å preparere med snøscooter, utføres dette av Helgådal IL.

Stiklestad IL forplikter seg til å preparere eget anlegg som inkluderer lysløyper og stadion. Når forholdene tillater det, prepareres også trase forbi Hallem og Forbregd Lein.

I forbindelse med grunnpreparering av såle eller preparering i forbindelse med større skiarrangement, skal Leksdal IL eller Stiklestad IL bistå andre idrettslag som er innbefattet i denne avtalen med preparering. Kjører mottar da en godtgjørelse på 150 kr/time fra idrettslaget kjøringen utføres for. Idrettslaget det kjøres for betaler for transporten.
Denne bruken planlegges gjennom en felles plan som settes opp av driftskomiteen foran hver sesong.

Kostnader
For å få en fordeling på vedlikeholdskostnadene, skal det for hver kjørte time betales inn kr. 100 til en egen vedlikeholdskonto. Beløpet betales av den klubben det kjøres for. Midlene som kommer inn, skal brukes til å dekke vedlikeholdskostnader på maskinene. Dette gjøres for å redusere risikoen for den klubben som har den gamleste maskina.

Driftskomite
Det opprettes en driftskomite med en representant fra hvert idrettslag som er omfattet av denne avtalen. Driftskomiteen er ansvarlig for å etablere en bruksplan og disponerer vedlikeholdskontoen. Driftskomiteen har også fullmakt til å regulere satsene i driftsavtalen, samt inngå avtaler om leiekjøring som ikke er omfattet av denne avtalen.

Det er en intensjon at denne avtalen videreføres etter hvert som tråkkemaskinene blir utrangerte slik at det blir en varig ordning med kommunale tråkkemaskiner.

Verdal 20.05.08

Verdal Kommune
Ordfører
Bjørn Iversen

Stiklestad idrettslag

Verdal OK

Leksdal idrettslag

Vinne skilag

Helgådal idrettslag

Ness idrettslag

Inndal idrettslag

Leirådal idrettslag

Vedlegg 5

AVTALE MELLOM VERDAL KOMMUNE OG VERDAL ORIENTERINGSKLUBB VEDRØRENDE TRÅKKEMASKIN

Mellom Verdal kommune og Verdal orienteringsklubb inngås slik avtale vedrørende utleie og drift av tråkkemaskin type Prinoth Husky 2014 modell.

1. Finansiering av innkjøp
Verdal kommune kjøper og står som ansvarlig eier av maskinen. Maskinen aktiviseres på vanlig måte i kommunens balanse og avskrives lineært over 10 år. Når maskinen er nedskrevet overtar Verdal Orienteringsklubb maskinen vederlagsfritt under forutsetning av at maskinen fremdeles benyttes til løypekjøring. Det inngås da en ny avtale om videre drift av maskinen.

2. Drift og vedlikehold.
Verdal orienteringsklubb forestår drift av prepareringsutstyret og tar ansvar for vedlikehold og all bruk av utstyret. Normale drifts og vedlikeholdskostnader dekkes av Verdal Orienteringsklubb.

3. Forsikring av Prinoth Husky 2014 modell.
Verdal kommune tegner ansvarsforsikring og eventuell maskinforsikring for den perioden kommunen står som eier mens Verdal Orienteringsklubb forsikrer fører/eget ansvarlig personell.

4. Ansvar for lagring av maskinen.
Verdal kommune ønsker å lokalisere maskinen i forbindelse med eksisterende løypenett i Volhaugenområdet. Verdal Orienteringsklubb sørger for en trygg og god plass å lagre maskinen og bekoster dette.

5. Bruk.
Verdal orienteringsklubb forplikter seg til å preparere løyper i Volhaugenområdet. Spesielt skal løypa rundt Marsteinsvola minimum være preparert i alle helger i skisesongen hvis snøforholdene tillater dette.

6. Overenskomst.
Overenskomsten skal underskrives av Verdal kommune og Verdal Orienteringsklubb.

Verdal den 16/5 - 2014

VERDAL KOMMUNE ORDFØRER

Verdal kommune

Verdal Orienteringsklubb

g:\tekstst\bard\avtale vedrørende tråkkemaskin.rtf

Verdal kommune
Kulturtjenesten

LEKSDAL IDRETTSLAG
Beate Hågensen Lundskammen 11
7656 VERDAL

Deres ref: ***Vår ref:*** *FROSTR 2019/2647* ***Dato:*** *01.07.2019*

Leksdal IL - Innkjøp av ny tråkkemaskin

Viser til tidligere samtaler hvor Leksdal IL ved leder Beate Hågensen, anleggssjef Gunnar Ystad og løypesjef Jarle Aurstad har redegjort for at løypemaskin ved Marka skistadion begynner å nå en alder og km-stand som gjør det aktuelt å vurdere utskiftning.

Verdal kommune har gjennomført et møte hvor Kommunalsjef samfunnsutvikling Trond Selseth, Virksomhetsleder Teknisk drift Bård Kotheim, Virksomhetsleder Kulturtjenesten Ingvild Aasen og Rådgiver Kulturtjenesten Frode Strand deltok. Vi har sett på flere muligheter da vi synes Leksdal IL har en driftsprofil i sitt anlegg hvor det både er tilrettelagt for leik, lysløype og et godt turløypenett på vinterstid.

Den økonomisk situasjon i kommunen er pr. i dag endret i forhold til i 2008 og dette gir oss lite handlingsrom da alle virksomhetsområder må tåle kraftige nedskjæringer i sine budsjetter for å møte planlagte investeringer på skole- og helsesektor. Vi har konkludert med at vi ikke har økonomisk handlingsrom og mulighet til å (del)finansiere ei ny løypemaskin.
Vedrørende samarbeidsavtalen mellom Verdal kommune og Leksdal IL:
Verdal kommune har kjøpt løypemaskinen i 2008 og dekket investeringsutgiften samt dekket forsikring i 10 år. Ifølge samarbeidsavtalen er det Leksdal IL som eier løypemaskinen pr. i dag og har slik sett opparbeidet seg en egenkapital i gjenværende verdi i løypemaskinen. Leksdal IL står fritt til å disponere denne verdien i videre drift, salg av eksisterende maskin eller bruke eksisterende løypemaskin som verdi/egenkapital ved investering i en eventuell ny maskin.

Leksdal IL er pr. i dag ansvarlig for alle kostnader ved drift av eksisterende løypemaskin eller ved anskaffelse av ny løypemaskin.

Med hilsen

Frode Strand
Rådgiver Kulturtjenesten
Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Postadresse:
Postboks 24
7651 VERDAL
Tlf. 74 04 82 00

Saksbehandler:
Frode Strand
frode.strand@verdal.kommune.no
Tlf. 920 60 588

Organisasjon:
Organisasjonsnr. 938587418
E-post: postmottak@verdal.kommune.no
Web: https://www.verdal.kommune.no

Postadresse:
Postboks 24
7651 VERDAL
Tlf. 74 04 82 00

Saksbehandler:
Frode Strand
frode.strand@verdal.kommune.no
Tlf. 920 60 588

Organisasjon:
Organisasjonsnr. 938587418
E-post: postmottak@verdal.kommune.no
Web: http://www.verdal.kommune.no

Driftsavtale Verdal idrettsråd

Saksbehandler:	Frode Strand	**Arkivref:**
E-post:	frode.strand@verdal.kommune.no	2021/1990 - /
Tlf.:	920 60 588	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	16.06.2021	38/21
Formannskap	17.06.2021	92/21
Kommunestyre	21.06.2021	81/21

Kommunedirektørens innstilling:

Det inngås ikke driftsavtale med Verdal idrettsråd om overtakelse av ansvar for tildeling av halltimer og drift av aktuelle idrettsanlegg på kveldstid.

Vedlegg:

1 Vedlegg 1 Henvendelse fra Verdal idrettsråd
2 Vedlegg 2 Driftsavtale mellom Verdal kommune og Verdal videregående skole
3 Vedlegg 3 Driftsavtale mellom Verdal kommune og Veksttorget AS

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Viser til politisk vedtak i kommunestyret 14/12-2020 PS 129/20 økonomiplan 2021-2024 budsjett 2021 vedtak pkt. 17. Leie av idrettsanlegg.
Kommunedirektøren skal fremme sak til politisk behandling første halvår 2021 som utreder mulig driftsavtale med Verdal idrettsråd om overtakelse av ansvar for tildeling av halltimer og tilsyn/vaktmestertjenester av aktuelle idrettsanlegg på kveldstid.
Formålet med eventuell driftsavtale må være å spare kommunen for utgifter og at sparte utgifter kan føre til reduserte treningsavgifter for barn og unge. Verdal idrettsråd involveres i utredningen.

Kommunedirektøren inviterte Verdal idrettsråd til arbeidsmøte den 26.05.2021 angående PS 129/20 kommunestyret 14.12-2020. Idrettsrådet la fram sine synspunkter, forslag og vurderinger.
Kommunedirektøren har ikke før dette møtet vært involvert eller invitert inn i idrettsrådets prosess angående gratis leie av idrettsanlegg for barn og unge.

Ut fra politiske vedtak forstår kommunedirektøren at man skal utrede spørsmålet om at Verdal kommune skal inngå en driftsavtale med Verdal idrettsråd om:
1 Ansvar for tildeling av halltimer.
2 Drift av aktuelle idrettsanlegg på kveldstid.

1 Ansvar for tildeling av halltimer.
I dag fordeles halltimene av ei tverrfaglig gruppe bestående av: Verdal idrettsråd, Verdal videregående skole, Verdal kommune v/ Teknisk drift, Servicekontoret og Kulturtjenesten. Tverrfaglig gruppe skal prioritere og ivareta både idretten og andre kulturorganisasjoners interesser. Anleggene er finansiert med spillemidler og retningslinjene for spillemidler er tydelige på at barn og unges aktivitet skal ha førsteprioritet. Tildeling av halltimer gjelder faste leietakere, bestilling av halltimer i helg eller til spesielle arrangementer sendes direkte til Servicekontoret eller Verdal videregående skole. Fortsatt gjelder prinsippet om at barn og unges aktivitet skal ha førsteprioritet.

2 Drift av aktuelle idrettsanlegg på kveldstid.
Offentlig eide anlegg som idrettsrådet har lagt inn i sin utredning for driftsavtale er:
Verdalshallen
Ørahallen
Svømmehallen
Sentralidrettsanlegget på Ørmelen

Verdalshallen og Aulaen: Verdal kommune har egen driftsavtale med fylkeskommunen. En prosess mellom kommunedirektør, driftsleder og rektor ved Verdal vgs i 2020 kom det frem at anleggets kompleksitet og fleksibilitet gjør det umulig for frivillige å overta driften. Anlegget har avanserte tekniske løsninger og styringsenheter som kun skolens driftsbetjenter kan betjene. Driftsoppgaver og kostnader med Aulaen som kulturarena er i felles forståelse inkludert i denne avtalen.

Ørahallen: Ambulerende driftsbetjenter på kommunale bygg. Renhold utføres av Verdal kommune hver morgen.

Vinnehallen: Ambulerende driftsbetjenter på kommunale bygg. Renhold utføres av Verdal kommune hver morgen. Låsesystem med adgangskontroll.

Svømmehallen: Kompliserte driftsoppgaver i forhold til rensing, renhold, ventilasjon og sikkerhet. Under trening i regi av klubb, er det klubben som har ansvaret for sikkerheten i sin aktivitet og i samsvar med retningslinjene for svømmehallen. Kommunen har et formelt ansvar for alle forhold i bassenget.

Sentralidrettsanlegget: Verdal kommune har driftsavtale med Veksttorget. Mange vedlikehold- og driftsoppgaver foregår med maskinelt utstyr. Dette arbeidet er lite egnet å sette bort til frivillige. Arbeidet setter store krav til sikkerhet og driften krever faglig innsikt og kompetanse. Feil bruk av utstyr og maskiner vil sette HMS i fare og kan påføre driften store ekstrakostnader.

Leietakere (idrettslag og andre): Har i dag ansvar i forhold til rydding, mopping og tilsyn.

Pr i dag bidrar Verdal kommune med ei betydelig subsidiering av treningstid for idretten i kommunale idrettsanlegg:

- Alle gymsaler på skoler lånes ut gratis. (erfaringstall verdi ca.kr 450 000 pr år)
- Treningstimer på kunstgress- og gressbaner på Sentral idrettsanlegget subsidieres med 50% av reell driftskostnad.
- Treningstimer i Ørahaller subsidieres med ca.80 % av reell driftskostnad.
- Treningstimer i Verdalshallen subsidieres ca. 80% av reell driftskostnad.
- Treningstimer i svømmehallen subsidieres ca. 50% av reell driftskostnad.
- Vinnehallen står ferdig i august og vil mest sannsynlig følge vanlig praksis for idrettshaller, dvs. at treningstimer subsidieres med 80-90 % av reell driftskostnad.

Verdal kommune bidrar pr i dag med et årlig driftstilskudd til idrettslagseide anlegg på 400 000 kr

I møtet den 26.05.2020 med kommunedirektøren uttaler Verdal idrettsråd v/leder Paul Elvebø følgende; *«Idrettsrådet kan ikke ta på seg renholdsoppgaver, praktiske drifts- og arbeidsoppgaver da de ikke har kapasitet til å utføre slike oppgaver».*

Vurdering:

1 Ansvar for tildeling av halltimer.
Kommunedirektøren mener at Verdal idrettsråd skal ha en plass i tverrfaglig gruppe som tildeler halltimer. Å gi ei brukergruppe ansvaret for tildeling av halltimer alene er ikke ønskelig og anbefales ikke. Ei tverrfaglig gruppe skal ivareta både idretten og andre kulturorganisasjoners interesser og behov.
Det er viktig at de som er ansvarlige utleiere og anleggseiere får være med i gruppen som tildeler halltimer, da de har totalansvaret for lokalene. Utleie av resttimer og utleie av halltimer på helg er det anleggseier som behandler fortløpende da dette må vurderes i forhold til bemanning og drift.
Fortsatt gjelder prinsippet om at barn og unges aktivitet skal ha førsteprioritet.

2 Drift av aktuelle idrettsanlegg på kveldstid.
Dagens praksis er at idrettslagene eller andre lag- og foreninger har ansvar for mopping av gulv etter trening. De har ansvar for tilsyn og rydding av utstyr. Dette er en praksis som fungerer godt og som kommunedirektøren ønsker videreført.

Verdal idrettsråd har selv uttalt at de ikke kan ta på seg renholdsoppgaver, praktiske drifts- og arbeidsoppgaver da de ikke har kapasitet til å utføre slike oppgaver.
De offentlige anleggene er kostbare anleggstyper å etablere og kompliserte å drifte, slik at de holder god kvalitet og er forsvarlige for brukerne til enhver tid. Å drifte idrettsanlegg krever kunnskap, erfaring og kompetanse som er svært krevende for frivilligheten å ivareta.

Kommunens tilrettelegging og subsidier av treningstid legger godt til rette for at idretten har gode vilkår og lave kostnader på leie av treningstid i forhold til sammenlignbare kommuner som Levanger- og Steinkjer kommune.

Kommunedirektøren finner det ikke hensiktsmessig å inngå en driftsavtale med Verdal idrettsråd om overtakelse av ansvar for tildeling av halltimer og drift av aktuelle idrettsanlegg på kveldstid.

Vedlegg 2

GRATIS LEIE AV IDRETTSANLEGG

KOMMUNEBUDSJETT 2021 – 2024

Behandlet på Medlemsmøte 05.03.2020

- Verdal Idrettsråd opprettet en arbeidsgruppe for halleien i Verdal Kommune
- Følgende klubber var representert i arbeidsgruppen:
  - Snorre Hjelde Vuku IL
  - Tore Øgstad Verdal IL
  - Kurt Ove Vollan Verdal Turnforening
  - Eva Kristin Bjørvik Verdal Idrettsråd
  - Paul Elvebø Verdal Idrettsråd

IDRETTSKUPONGEN

	VIL DU I LØPET AV VALGPERIODEN VÆRE ENIG I AT...	JA							VET IKKE							NEI						
	ANLEGG	FRP	AP	MPG	SV	KRF	H	SP	FRP	AP	MPG	SV	KRF	H	SP	FRP	AP	MPG	SV	KRF	H	SP
1	kommunen må sikre arealer til idrett og fysisk aktivitet i sine reguleringsplaner	X	X	X	X	X	X	X														
2	kommunen må opprettholde kr 400 000 som driftstilskudd til idrettsanlegg		X	X	X	X	X	X	X			X										
3	kommunen må jobbe sammen med nabokommuner for å få realisert anlegg (interkommunale anlegg) som ikke kommunen kan bygge alene	X	X	X	X	X	X	X														
4	kommunen må prioritere anleggsbygging av Basishall og Friidrettsanlegg			X	X	X		X	X	X		X		X								
5	kommunen i samarbeid med idrettsrådet, starter en prosess med sikte på at barn og unge opp til 19 år skal få gratis leie av idrettsanlegg på ukedagene	X	X	X	X	X	X	X														
6	kommunen må gi kommunal bankgaranti til idrettsanlegg		X	X	X	X	X	X	X			X										
	FLERE I AKTIVITET																					
7	samarbeidet mellom skolen og idretten må styrkes	X	X	X			X	X				X	X									
8	prioriter treningstid til barn og ungdom i tidsrommet 16.00-22.00 i kommunale idrettsanlegg	X	X	X	X		X	X					X									
9	skolene må legge til rette for én time daglig fysisk aktivitet i skolehverdagen	X	X	X			X	X				X	X									
#	sette av penger i kommunen slik at barn som vokser opp i familier med vedvarende lavinntekt, også får være med	X	X	X	X	X		X						X								
	FRIVILLIGHET OG FELLESSKAP																					
#	kommunen understøtter idrettsrådets drift slik at det kan fungere enda bedre som kommunens samarbeidspartner overfor alle idrettslagene i kommunene	X		X	X	X	X	X		X		X							X			
#	kommunen må hensynta frivilligheten i sine planer og delplaner	X	X	X	X	X	X	X														
#	kommunen må støtte gode inkluderings- og integreringsprosjekter levert av idretten	X	X	X	X	X	X	X														

UTLEIEPRISER VERDAL KOMMUNE

2018
2019
2020

VEDTAK I KOMMUNESTYRET 9.12.2019 SAK 119/19			
UTLEIEPRISER SVØMMEHALL	**2018**	**2019**	**2020**
Lag og forening innen Verdal kommune			
Svømmehall stort basseng	kr 350	kr 350	**kr 350**
Svømmehall opplæringsbasseng	kr 300	kr 300	**kr 300**
Svømmehall hel hall til stevner	kr 600	kr 600	**kr 600**
LEIESATSER IDRETTSHALLER			
1/1 baneflate, pris pr time:	kr 210	kr 220	**kr 220**
1/3 baneflate, pris pr time:	kr 75	kr 80	**kr 80**
2/3 baneflate, pris pr time:	kr 145	kr 150	**kr 150**
Arrangement, idrettsformål, pris pr time:	kr 210	kr 220	**kr 220**
Arrangement, andre formål, pris pr time:	kr 420	kr 440	**kr 440**
Trimrom/klatrevegg, Verdalshallen, pris pr time:	kr 135	kr 140	**kr 140**
TRENING KUNSTGRESSBANER:			
1. nov -31. des pr.time			
Helbane	kr 450	kr 450	**kr 450**
Halvbane	kr 250	kr 250	**kr 250**
01. jan - 30. april pr. time			
Helbane	kr 600	kr 600	**kr 600**
Halvbane	kr 300	kr 300	**kr 300**
Sommerleie pr. time			
Helbane	kr 275	kr 275	**kr 275**
Halvbane	kr 150	kr 150	**kr 150**
TRENING GRASAREALER			
Gamle gress:			
15/16	kr 300	kr 300	**kr 300**
13/14	kr 200	kr 200	**kr 200**
7'er og 5'er og på felt	kr 100	kr 100	**kr 100**
KAMP ALLE BANER:			
sr & jr	kr 800	kr 800	**kr 800**
15/16	kr 600	kr 600	**kr 600**
13/14	kr 400	kr 400	**kr 400**
7'er og 5'er på kunstgress	kr 200	kr 200	**kr 200**
7'er og 5'er oppmerket på felt	kr 100	kr 100	**kr 100**
Sats **dagleie** uten rigging cuper/turneringer (Utenom leid tid)		kr 0	**kr 3000**

LEIEUTGIFTENE FOR KLUBBENE 2019

Klubb (Oppset pr 22.01.2020)	Leieutgifter for barn og unge (0-19år)Man-fre	Leieutgifter tot.2019	Kommunalt driftstilskudd 2019
Stiklestad IL			76 473
Helgådal IL			50 599
Leksdal IL			47 341
Vinne skilag			32 583
Stiklestad golfklubb			29 899
NMK Verdal/Levanger			18 400
Leirådal IL			15 333
Inndal IL			14 758
Vinne IL			14 566
Ness IL			14 566
Vuku IL Vukuhallen	380 000	600 000	13 033
Verdal O-klubb			24 149
Verdal sportsskytterlag			12 266
Verdal dykkerklubb			12 266
Verdal sportsdykkerklubb	24 650	24 650	12 266
Verdal omeng rideklubb			6 900
Verdal IL Håndball Verdalshallen	310 000	310 000	
Verdal IL Håndball Verdalsøra			
Verdal IL Fotball	380 000	600 000	4 600
Innherred isidrettslag			
Verdal friidrettsklubb	5200		
Verdal svømmeklubb	200 000	200 000	
Verdal turnforening	55 080	55 080	
Verdal helsesportslag		42140	
Verdal klatreklubb	18 135	18 135	
Innherred trekkhundklubb			
Verdal kampsportklubb	168 000	168 000	
Verdal bowlingklubb			
Sul IL			
Verdal volleyballklubb	28 000	39 000	
Verdal badmintonklubb	14740	16 280	
SUM	1203805	2073285	399 998

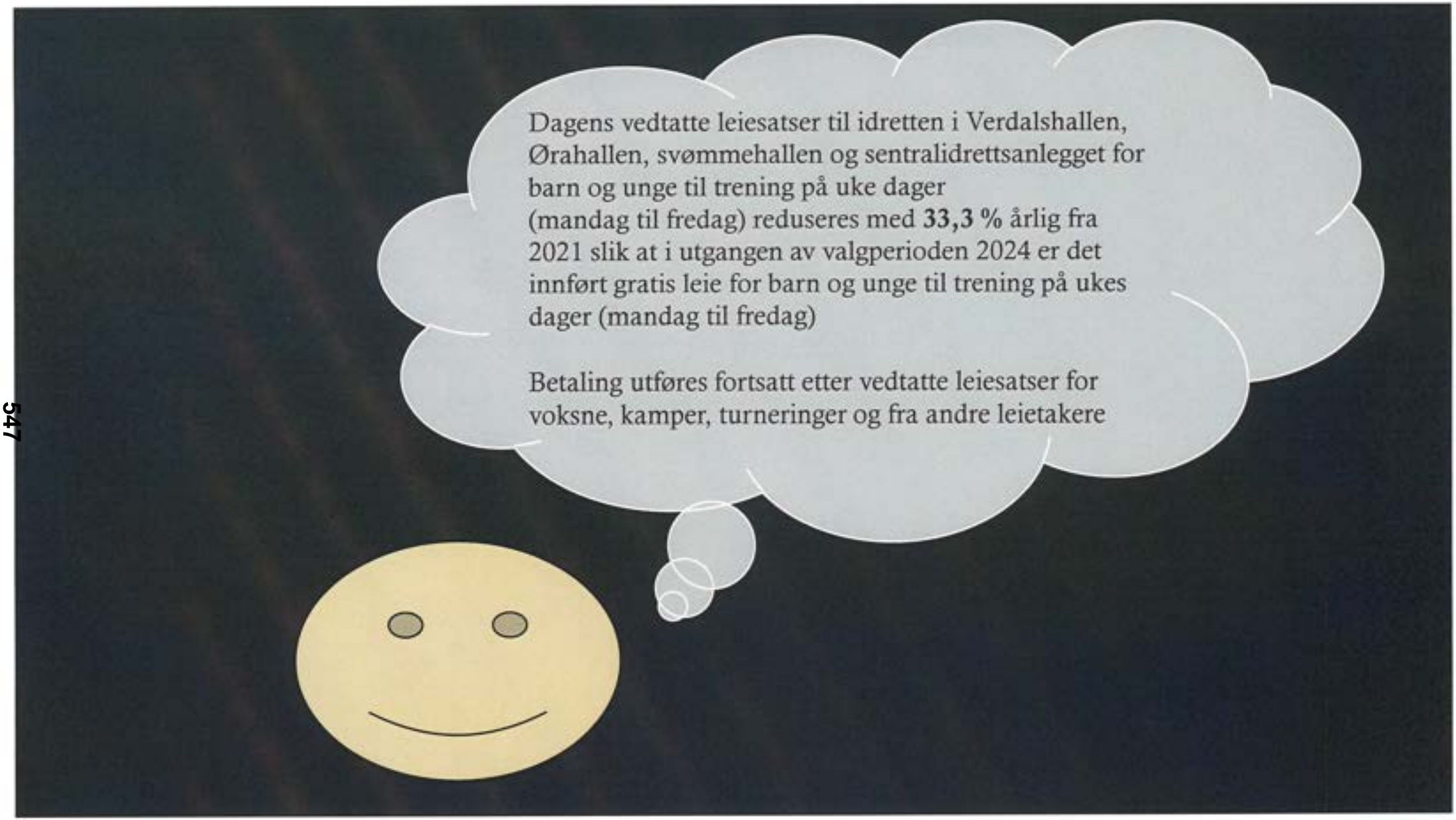
Gode argumenter for å innføre gratis halleie ☺

- 60 % av kommunene i landet har gratis anlegg til barn og unge.
- 30 % har kraftig subsidierte leieutgifter
- 17 kommuner i Trøndelag har innført gratis for barn og unge
- Flere kommuner jobber med å innføre gratis anleggsleie for barn og unge

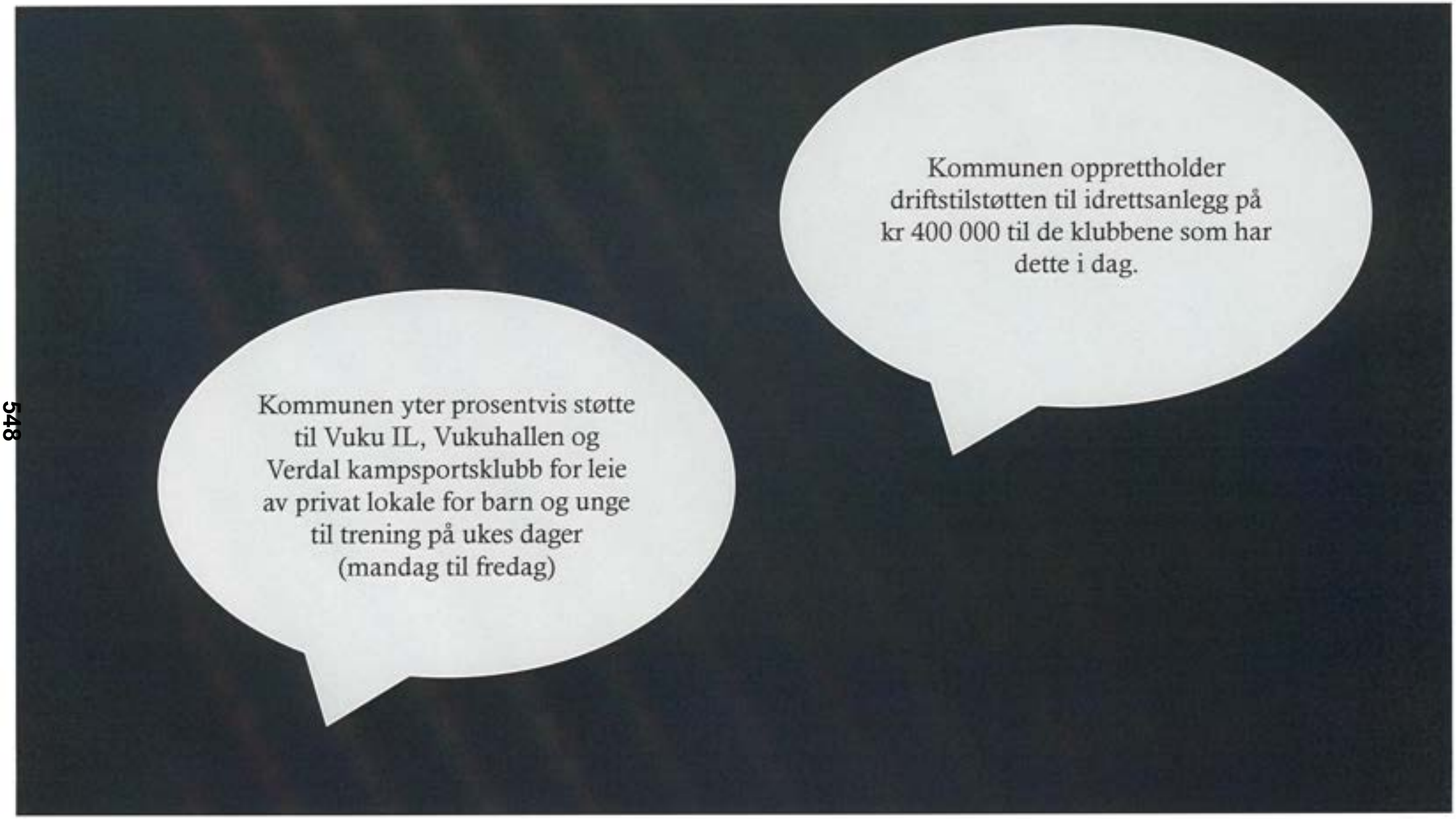
- Flere kommuner inngår driftsavtale med lagene der de får støtte for og ha kveldsansvar for haller osv.

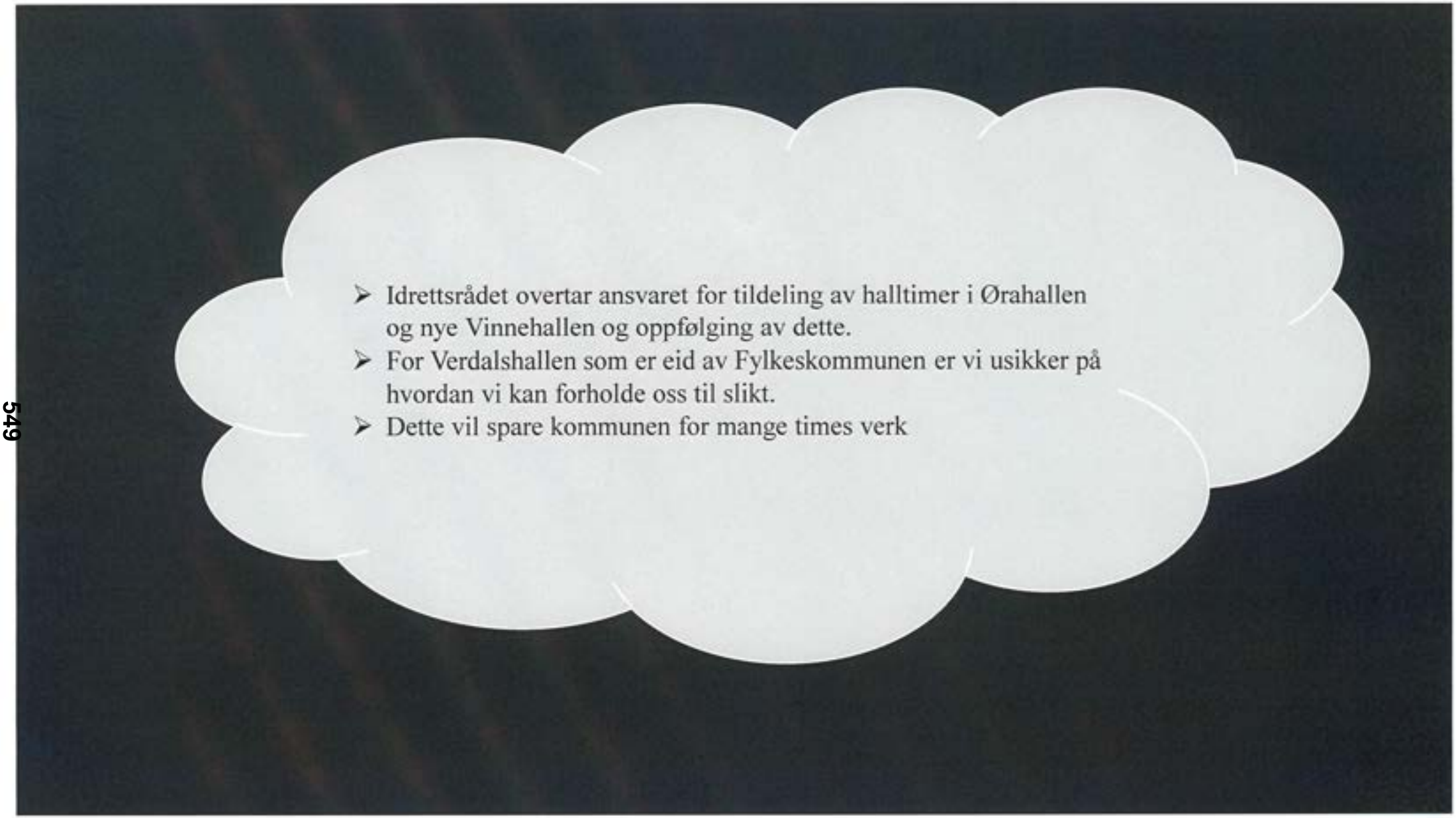
- Idrettsrådet har ansvaret for timeutleie i Stjørdal, Trondheim og flere kommuner – kommunene sparer ansatte resurser.

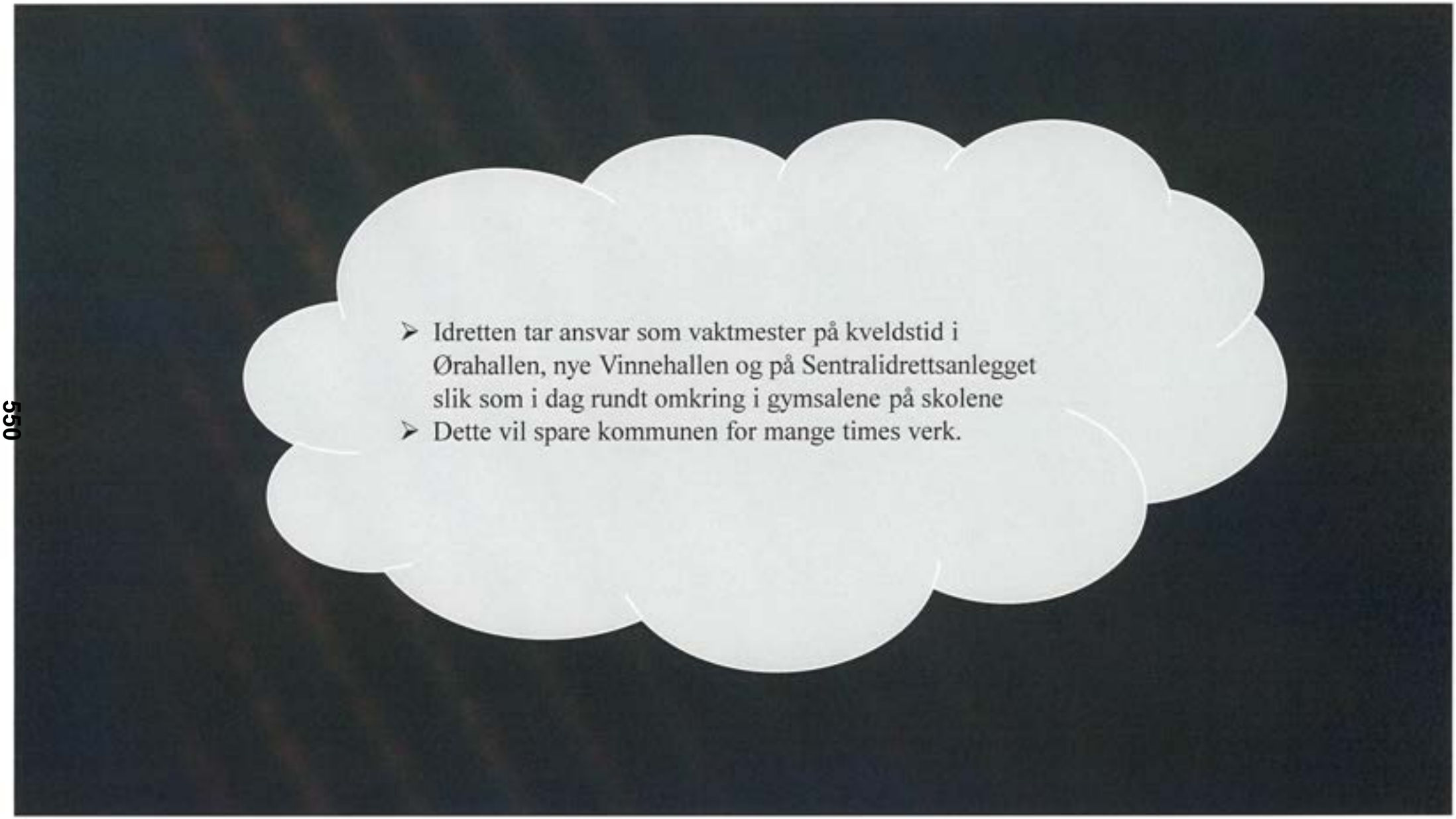
- Forslaget fra Trøndelag Idrettskrets på Idrettstinget om at barn og unge i alderen 6 til 19 år skal ha gratis bruk av anlegg, ble vedtatt. Idrettskretsen begrunnet forslaget med at kostnadene ved barn og unges deltagelse i idrett må reduseres slik at alle kan delta i idrett, uavhengig av økonomisk status.

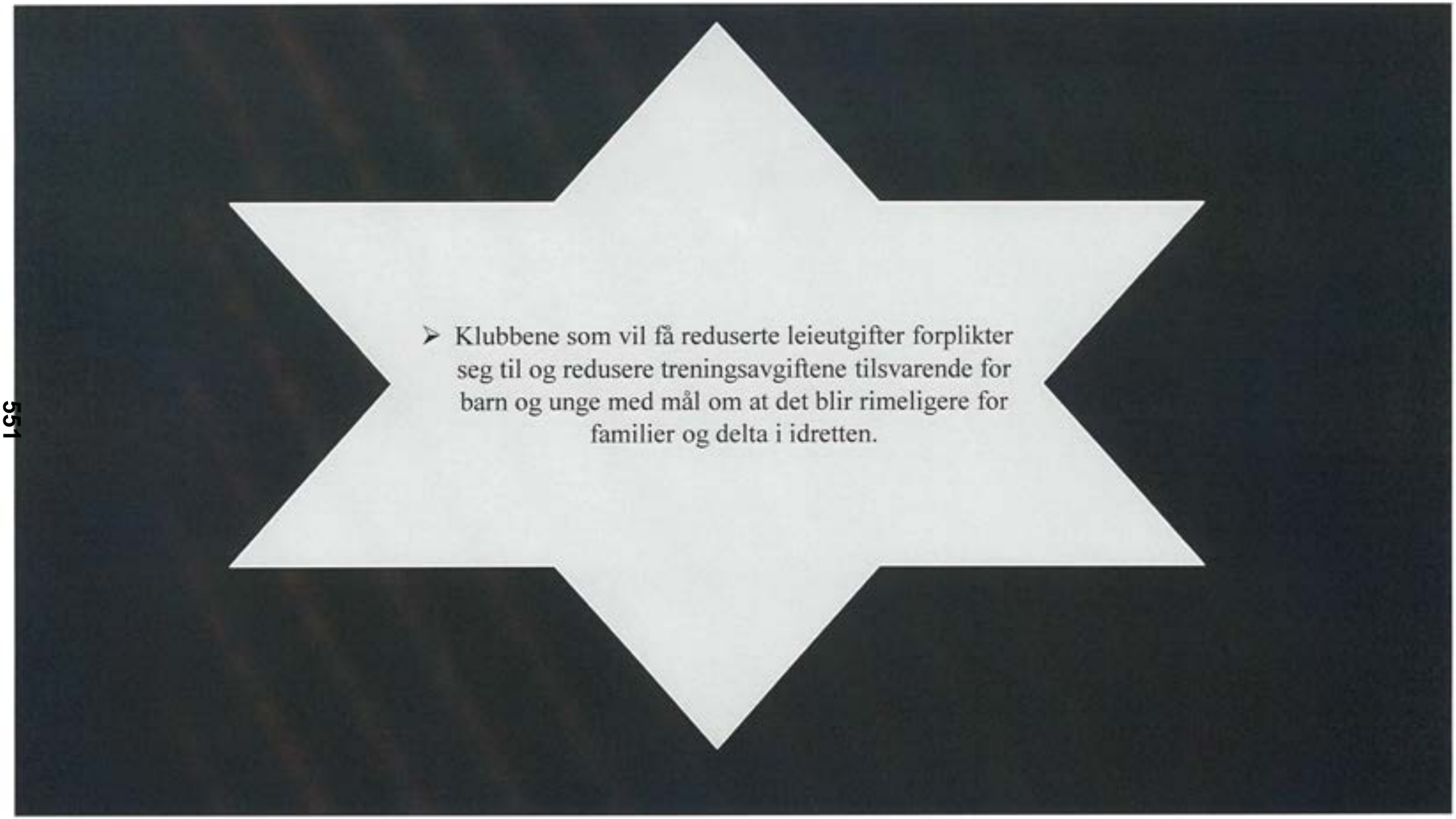

Dagens vedtatte leiesatser til idretten i Verdalshallen, Ørahallen, svømmehallen og sentralidrettsanlegget for barn og unge til trening på uke dager (mandag til fredag) reduseres med **33,3 %** årlig fra 2021 slik at i utgangen av valgperioden 2024 er det innført gratis leie for barn og unge til trening på ukes dager (mandag til fredag)

Betaling utføres fortsatt etter vedtatte leiesatser for voksne, kamper, turneringer og fra andre leietakere


Kommunen opprettholder driftstilstøtten til idrettsanlegg på kr 400 000 til de klubbene som har dette i dag.
Kommunen yter prosentvis støtte til Vuku IL, Vukuhallen og Verdal kampsportsklubb for leie av privat lokale for barn og unge til trening på ukes dager (mandag til fredag)


➢ Idrettsrådet overtar ansvaret for tildeling av halltimer i Ørahallen og nye Vinnehallen og oppfølging av dette.
➢ For Verdalshallen som er eid av Fylkeskommunen er vi usikker på hvordan vi kan forholde oss til slikt.
➢ Dette vil spare kommunen for mange times verk


➢ Idretten tar ansvar som vaktmester på kveldstid i Ørahallen, nye Vinnehallen og på Sentralidrettsanlegget slik som i dag rundt omkring i gymsalene på skolene
➢ Dette vil spare kommunen for mange times verk.


➢ Klubbene som vil få reduserte leieutgifter forplikter seg til og redusere treningsavgiftene tilsvarende for barn og unge med mål om at det blir rimeligere for familier og delta i idretten.

Idrettsrådet har hentet inn treningsavgifene til de gjeldende klubbene:

Verdal Svømmeklubb:

Barn: **kr 3600 pr år**
Ungdom: **kr 3600 pr år**

Verdal Kampsportsklubb:

Barn: **kr 2400 pr år**
Ungdom: **kr 3600 pr år**

Verdal Sportsdykkerklubb:

Barn: **Null.**
Ungdom: **Null**
Medlemskontingenten isteden på kr. 600,- per år.
Familiemedlemmer, søsken, foreldre, barn av hovedmedlem kr. 400,- per år

Verdal Klatreklubb:

Barn: **kr 0**
Ungdom: **kr 0**

Verdal Badmintonklubb:

Barn: **kr 900 pr år**
Ungdom: **kr 900 pr år**

Verdal Friidrettsklubb:

Barn: **kr 1000 pr år**
Ungdom: **kr 1000 pr år**

Verdal Volleyballklubb:

Barn: **kr 1000,- pr år**
Ungdom **kr 1000,- pr år**
Ungdom som spiller på divisjonslag pga lite/ingen aktivitet i ungdomsserien betaler **2000,- pr år.**
Og vår holdning er selvsagt at eventuelt reduksjon/fritak av Hall leie skal uavkortet gå til mindre Treningsavgift for medlemmer.

Verdal IL – fotball:

G19/J17	kr 5 500 pr år
G/J 15-16	kr 5 000 pr år
G/J 14	kr 4 200 pr år
G/J 13	kr 3 500 pr år
G/J 12	kr 2 800 pr år
G/J 11	kr 2 200 pr år
G/J 10	kr 1 700 pr år
G/J 8-9	kr 1 400 pr år
G/J 6-7	kr 1 200 pr år

- Eldste søsken betaler hel avgift, yngre søsken betaler halv avgift.
- Har et barn i familien fritak (pga. trener/oppmann) innvilges likevel søskenmoderasjon for yngre søsken.

Vuku IL – fotball:

13 - Jr:	kr 4000 pr år
11 - 12	kr 2000 pr år
< 11	kr 750 pr år

Verdal IL – Håndball:

G / J 15 / Damer	**kr 1 800 pr år**
G / J 14	**kr 1 700 pr år**
G / J 13	**kr 1 600 pr år**
G / J 12	**kr 1 500 pr år**
G / J 11	**kr 1 400 pr år**
G / J 10	**kr 1 300 pr år**
G / J 8-9	**kr 1 000 pr år**
Gøy m/ball	**kr 800 pr år**

- Det gis søskenmoderasjon (yngre søsken): 20% på første søsken og 40% moderasjon på andre søsken.

Verdal turnforening:

2-5 år ca. kr 1000,-	pr år
6-9 år kr 1400,-	pr år
10-11 år kr 1600,-	pr år
12 år og oppover kr 1800,-	pr år
Konkurranseturn kr 3000,-	pr år

Håper på positiv respons, hører fra dere!!

Med hilsen Verdal Idrettsråd
Paul Elvebø
Leder
E-post: p.elvebo@vktv.no
Mob: 95295101

Vedlegg 3

Driftsavtale Verdalshallen og utendørsanlegget

Følgende driftsavtale er inngått mellom Nord-Trøndelag fylkeskommune og Verdal kommune:

1. INNLEDNING
   Denne driftsavtalen regulerer bruken av Verdalshallen og utendørsanlegget på dag- og kveldstid og i helgene, mellom partene Nord-Trøndelag fylkeskommune og Verdal kommune, og erstatter tidligere inngått avtale.

2. STYRET
   Verdalshallen og utendørsanlegget administreres av et eget styre på 5 medlemmer. Skolens rektor, eller den han delegerer til, er fast medlem og sekretær.

   Fylkesutvalget for kultur oppnevner 2 medlemmer og Verdal kommune 2, alle med personlig varamedlemmer. Det forutsettes at ett av de kommuneoppnevnte medlemmer er medlem av hovedutvalg for kultur. Styret velger selv leder og nestleder. Funksjonstiden følger kommunevalgperioden.

3. STYRETS ARBEIDSOPPGAVER

   Styret:
   - er idrettsanleggets øverste administrative myndighet med ansvar for drift og vedlikehold av anleggene.
   - utarbeider reglement for bruk av anleggene.
   - utarbeider hvert år budsjett og årsrapport for anleggene, og legger disse fram for skoleutvalget ved Verdal videregående skole og hovedutvalget for kultur i Verdal kommune.
   - avgjør hvilke aktiviteter av ikke-idrettslig karakter som skal slippe til i anleggene.

3. TVISTER

   Styret er klageinstans dersom det oppstår uenighet mellom Verdal kommune og Verdal videregående skole om bruken av anleggene utenom skoletida. Dersom styret ikke løser tvisten, søkes saken løst ved ordføreren i Verdal kommune og fylkesskolesjefen i Nord-Trøndelag eller han de bemyndiger, tiltrer styret. Blir partene likevel ikke enige, skal tvisten avgjøres av ei ankenemd på tre medlemmer. Hver av avtalepartene oppnevner ett medlem til denne nemda. Sorenskriveren i Inderøy oppnevner oppmann.

4. DISPONERING AV HALL OG UTENDØRSANLEGG

   Skolen disponerer hallen og utendørsanlegget i skoletida og alle skoledager i skoleåret, men Verdal kommune kan etter avtale med skolen få bruke anleggene eller deler av dem i skoletida. Verdal videregående skole disponerer hallen på dag og kveldstid i forbindelse med eksamensavvikling 3 uker i mai/juni hvert år.

   Utenom skoletida disponeres anleggene av Verdal kommune, men skolen skal ha rett til å bruke anleggene eller deler av dem til idrettsaktiviteter etc utenom skoletida.

Hovedutvalget for kultur foretar utlysning og tildeling av timer til idrettslige aktiviteter i den tid Verdal kommune disponerer anleggene. Ved oppsetting av terminlister skal det tas hensyn til skolens dokumenterte behov. Det forutsettes at skolens bruk av hele anlegget utenom skoletid avtales med Verdal kommune.

Utleietida for hallen på kveldstid og i helgene er.

- mandag til fredag 16.00 – 22.00
- lørdag 10.00 – 20.00
- søndag 14.00 – 20.00

Utleieperioden er fra skolestart ca uke 34 til ca uke 19, totalt 38 uker.

5. DRIFT OG ADMINISTRASJON

Utgiftene til drift, administrasjon og vedlikehold av idrettsanlegget fordeles mellom Nord-Trøndelag fylkeskommune og Verdal kommune i forhold til partenes faktiske bruk av anleggene. Verdalshallen utgjør 1/5 av skolens totale areal. Utgifter til renhold, lys/varme, assuranse, kommunale avgifter (vannavgift, feieavgift, renovasjon mv.), kontorutgifter dekkes med halvparten for hver av partene.
For hallen skal det for disse regnskapspostene budsjetteres med 1/10 av skolens totale budsjett.

For regnskapspostene vedlikeholdsutgifter idrettsanlegg (hall og utendørsanlegg) og vedlikehold av utstyr idrettsanlegg dekker partene disse utgiftene med halvparten hver.

Følgende stillinger er tillagt driften av hallen:

- driftsbetjenttjenester: 100 %-stilling
- Kontortjenester: 25 %-stilling
- Rengjøring: 76 %-stilling

Godtgjørelse for driftsbetjenttjenesten ut over den fastsatte tjenesteplan dekkes av den av partene som krever tjenesten utført. Slik tjeneste skal begrenses til det strengt nødvendige.

Mandag til fredag er det driftsbetjenttjeneste i hallen fra kl 15.30 – 22.30, lørdag 09.30 – 20.30 og søndag kl 13.30 – 20.30. Dette utgjør 53 timer pr uke. Skolens andel av dette utgjør 10 timer, som er tjenester i forhold til aula og kveldsundervisning ved skolen.

43 timer pr uke driftsbetjenttjenester tilfaller hallen og utendørsanlegget. Dette tilsvarer 100%-stilling.

6. REFUSJONER

Fylkeskommunen søker refusjon fra Verdal kommune for de driftsutgiftene som faller på kommunens (idrettsorganisasjonenes) bruk av hallen slik:

- Lønnsutgifter for driftsbetjenter, kontor og rengjøring
- 1/10 av utgifter til renhold, lys/varme, assuranse, kommunale avgifter (vannavgift, feieavgift, renovasjon mv.), kontorutgifter
- halvparten av utgifter til vedlikehold idrettsanlegg (hall og utendørsanlegg) og vedlikehold av utstyr idrettsanlegg

7. DRIFTSAVTALENS VARIGHET
   Driftsavtalen er gyldig på ubestemt tid, men kan av begge parter og til enhver tid tas opp til forhandling. Driftsavtalen er gyldig når den er godkjent i hovedutvalg for kultur og i skoleutvalget.

8. KONTAKTPERSONER I FORBINDELSE MED AVTALEN

   Verdal kommune v/ kultursjefen - tlf 74 07 36 30
   Verdal videregående skole v/ avd.leder drift/økonomi - tlf 74 07 92 00

Denne avtalen er utstedt i to eksemplar der partene har ett eksemplar hver.

Verdal den ___ / ___ - 19___

for Verdal videregående skole

Ragnhild Saxebøl Nordset
Rektor

Verdal den 4 / 4 - 1999

for Verdal kommune

Henrik Pettersen
Kultursjef

Vedlegg 4

2018/9910

Verdal kommune

Avtale

Mellom Verdal kommune og Vekst Torget er det inngått avtale om drift av idrettsanlegg.

1.Orientering om oppdraget – Ytelsesbeskrivelse

Verdal kommune har i flere år satt bort forvaltning og drift av sentralidrettsanlegget på Ørmelen. Som vederlag for dette ansvaret og arbeidet har driftsansvarlig innkrevd og mottatt alle leieinntektene og har i tillegg fått utbetalt et driftstilskudd fra kommunen.

1.1 Avtalens bakgrunn og innhold

Verdal kommune har igjennom eierstrategi/ eieravtale besluttet å benytte Vekst Torget der det anses som hensiktsmessig ut ifra sosialpolitiske formål, samt praktiske og totaløkonomiske hensyn.

Verdal kommune og Vekst Torget har over tid diskutert løsninger som har til hensikt å gi bedre tjenester når det gjelder arbeidsinkludering ovenfor personer som mottar tilbud fra Vekst Torget

1.2 Avtalens varighet

Avtalen gjelder fra 01.01.2019 – 31.12.2023, avtalen gir mulighet for opsjon på 5 nye år.

1.3 Samarbeid i avtaleperioden

Partene skal ha månedlige møter de første 12 mnd. av avtaleperioden. Fra og med 2 driftsår gjennomføres møter minimum kvartalsvis.

Disse møtene skal evaluere samarbeidet i forhold til driftsavtalen og sette nye mål. Møtene skal referatføres og danne grunnlag for en gjennomføringsplan/ løpende driftsform av anlegget og eventuelt tilleggsoppgaver. Vekst Torget er ansvarlig for å innkalle til møter.

Partene i styringsgruppa kan hver for seg kreve møte en gang årlig, senest 1 oktober, for å gjennomgå kontrakts - grunnlaget og sammenlikne dette med faktiske forhold. Hensikten er å identifisere de endringer som har skjedd.

Styringsgruppa behandler alle saker som vedrører drift, vedlikehold og utvikling av anlegget.

Styringsgruppa for anlegget består av følgende representanter;

- Verdal kommune 2 representanter; virksomhetsleder teknisk drift og rådgiver Kulturtjenesten.
- Veksttorget 2 representanter; daglig leder Vekst Torget og daglig leder i driftsselskapet for sentralidrettsanlegget.
- Verdal idrettsråd; 1 representant.

1.4 Økonomi

Verdal kommune dekker kostnader knyttet til:

- Årlig tilskudd drift (60% januar- 40 % Juli) kr753 000,- pr.01.01.2019. Driftstilskuddet overføres fra Verdal kommune til Vekst Torget.
- Strøm til klubbhus og flomlys til kunstgressbaner og skøytebane. Verdal kommune har ansvar for dette og står som abonnent og fakturamottaker. Hvis Vekst Torget drifter klubbhuset og kunstgressbanene for under øvre grense på 225 000kWh i året vil ½ part av oppnådd besparelse i kWh bli utbetalt som bonus til Vekst Torget for effektiv energidrift av anlegget.
- Verdal kommune dekker eventuelle investeringer slik at anlegget tilfredsstiller nye krav fra offentlige myndigheter.
- Forsikring av bygninger, innbo og anlegg som omfattes av avtalen.

Vekst Torget ansvar i forhold til økonomi og drift.

- VekstTorget krever inn baneleie på vegne av Verdal Kommune, inntekter benyttes til drift og vedlikehold av anlegget. Erfaringstall viser årlig utleie stipulert til kr 900 000 – 1 300 000,- eks. mva. Kommunestyret fastsetter årlige leiesatser eks.mva.
- Vekst Torget utarbeider kvartalsvis økonomiske rapporter, driftsavtalen føres som eget regnskap og gjennomgås av bedriftens revisor i forbindelse med årsoppgjør.
- Oppfølging, koordinering og kostnader med en til hver tid inngåtte avtaler med eksterne leverandører på vedlikehold av lysanlegg og baner. Aktuelt her er vedlikehold og skifting av lyspærer til lysanlegg, dyprensing og påfylling av granulat.

1.5 Salg av reklameplass

Salg av reklameplass på sentralidrettsanlegget for lag /foreninger kan kun skje etter skriftlig søknad og underskrevet avtale med Verdal kommune. Inntektene på salg av reklameplass tilfaller laget / foreningen som har godkjent avtale med Verdal kommune.

1.6 Prisjustering/indeksregulering av driftstilskuddet

Driftstilskudd kan justeres årlig pr 01.01 med endringen i SSB's konsumindeks. Første prisjustering blir fra 01.01.2020 basert på indekstallet for desember 2019 og med indekstallet for desember 2018 som basis.

Dersom det i avtaleperioden etterspørres endret tjenestetilbud utover inngått avtale kan ny prisberegning foretas. Denne pris legges til grunn for videre avtaleperiode.

Avvik i estimert arbeidsomfang av tjenesteleveransen med verdi / under 10% gir grunnlag for forhandlinger og endring av pris. (sum tilskudd og inntekt baneleie)

1.7 Kontaktpersoner/ansvarsfordeling

Funksjon	Ansvar
Virksomhetsleder Teknisk drift	Avtaleansvarlig Verdal kommune Leder anleggskomite
Daglig Leder Vekst Torget	Avtaleansvarlig Vekst Torget Medlem anleggskomite
Rådgiver Kulturtjenesten	Daglig ansvar avtale Verdal kommune Medlem anleggskomite
Arbeids-/ daglig leder sentralidrettsanlegget Vekst Torget	Daglig ansvar avtale Vekst Torget Medlem anleggskomite
Verdal idrettsråd Leder	Medlem anleggskomite

2.Omfang – entreprisegrenser

Avtalen medfører følgende ansvar og arbeid for Vekst Torget:

- Utleie, drift og vedlikehold av sentralidrettsanlegget på Ørmelen.
- Drift av isflate ved Verdal videregående skole inntil byggestart av nytt helsebygg.
- Drift av evt. fremtidig isflate ved sentralidrettsanlegget.
- Drift og løpende vedlikehold av bygninger og utstyr på idrettsanlegget.

Vedlagt kart viser arealene som inngår i sentralidrettsanlegget og hvor hver anleggsdel inngår:

- Kunstgressbaner, 2 stk 11èr baner. Spilleklar hele året.
- Gressbane, 1 stk 9èr bane. Spilleklar i perioden 15.05 – 10.10.
- Treningsfelt gress (sørfeltet), Spilleklar i perioden 15.05 – 10.10.
- 7èr baner og 5èr baner (nordfeltet), Spilleklar i perioden 15.05 – 10.10.
- Parkeringsplass sør, åpen hele året.
- Parkeringsplass øst (ved klubbhuset), åpent hele året.
- Adkomstveg, regnet fra jernbanelinje (lengde 170m) åpent hele året.
- Klubbhuset (renhold, skifte lyspærer/lysrør, maling, generelt vedlikehold og orden).
- Vedlikehold av gjerder og sikringsnett.

Oppdraget skal omfatte alle forvaltnings- og driftsoppgaver med tilhørende kostnader. Kamper kan flyttes mellom kunstgressbaner og gressbaner avhengig av tilstanden på den enkelte bane til enhver tid.

3.Drift og vedlikeholdsoppgaver for Vekst Torget.

Alle driftsoppgaver som for eksempel gressklipping, snørydding, rydding, oppmerking, islegging og renhold mm. inngår. Under er det satt opp forventet arbeidsinnsats på de enkelte deler av idrettsanlegget.

Isflate

- Skøytebanen ved Verdal videregående skole skal islegges så snart det er mulig om høsten/vinteren, og være driftsklar alle dager mellom kl.08.00-22.00.
- Snørydding: Hele vinteren ved behov.
- Når isflaten eventuelt blir etablert ved sentralidrettsanlegget gjelder samme prinsipper for drift som nevnt ovenfor.

Gressbaner / gressfelt som benyttes til 9`er-, 7èr- og 5èr baner.

- Klipping (gress leveres gjenbrukstorget/evt. bioklipping): 2 ganger/uke i perioden 15.05-10.10.
- Oppmerking med maling: 2 ganger/uke i perioden (etter hver klipping).
- Gjødsling og kalking: 2 ganger pr år.
- Resåing, tromling, lufting og sanding 4 ganger pr år.
- Vanning etter behov.
- Vedlikehold av mål og målnett: løpende ved behov.
- Søppelplukking daglig.

Kunstgressbaner sentralidrettsanlegget.

All drift og vedlikehold av banene skal utføres etter NFF sine 4 veiledere for drift av kunstgressbaner. Alt av drifts- og vedlikeholdsoppgaver loggføres fortløpende.

- Snørydding: Hele vinteren ved behov.
- Salting: Hele vinteren ved behov.
- Etterfylling av gummigranulat 1 gang pr. år april /mai.
- Oppsamling av granulat 2 ganger pr. år april og september.
- Oppsamling og tømming av granulat i filter på drenskummer rundt banene.
- Lagring og bearbeiding av oppsamlet granulat.
- Slodding og harving av baner minimum hver 2 uke.
- Overflaterens 1 gang hver uke.
- Dyprens 1 gang pr år. Innleid firma TeBe sport AS etter egen avtale.
- Ansvar for lysstyring og lage rutiner for dette.
- Lufting og tømming av vanningsanlegget på hovedbanen i løpet av oktober.
- Vedlikehold på lysanleggene på begge kunstgressbanene (Bestilling og skiftning av lyspærer).
- Søppelplukking daglig.

Kommunale kunstgressbaner 7èr baner

- Drift og vedlikehold av kommunens 7èr baner ved de forskjellige oppvekstsentrene, i alt 7 baner. Disse banene er nærmiljøanlegg og skal utenom skoletid benyttes til uorganisert aktivitet: Ørmelen skole, Verdalsøra skole, Stiklestad skole, Leksdal skole, Garnes skole, Ness skole og Vinne skole.
- Slodding og harving av baner 2 ganger pr. år. Mai og august.
- Dyprens 1 gang pr. år. Innleid firma TeBe sport AS etter egen avtale.

Klubbhuset

- Utleie og fakturering av lokale.
- Rydding, vedlikehold og renhold.
- Drift av kiosk eller framleie til en tredje part.

Planlagt nytt garderobe- og sanitæranlegg

- Drift, vedlikehold og renhold av anlegget.

Parkeringsplasser og adkomst

- Snørydding av P-plass sør: Hele vinteren ved behov.
- Snørydding av adkomstveg: Hele vinter ved behov.
- Børsting / kosting av P – plass sør etter arrangementer 5-6 ganger pr.år.

4.Ytelser

Følgende nødvendige ressurser og tjenester for å løse oppdraget skal skaffes til veie og bekostes av Vekst Torget.

- Personell (fullt arbeidsgiveransvar).
- Maskiner, kjøretøyer, og utstyr inklusive vedlikehold og drivstoff.
- Renhold inklusive renholds artikler.
- Inventar.
- Verktøy.
- Arbeidstøy og personlig verneutstyr.
- Gressfrø, på gressareal.
- Gjødsel, på gressareal.
- Kalk, på gressareal.
- Saltforbruk for å holde vinterdrift på kunstgressbane.
- Sand, på gressareal.
- Forsikringer av kjøretøy og utstyr inklusive ansvarsforsikring.
- Regnskap og revisjon.
- Kontorhold inklusiv rekvisita, telefon, internett og porto.

4.1 Utstyrsbehov

For å utføre oppdraget forutsettes at Vekst Torget disponerer følgende maskiner og utstyr:

- Kompakttraktor for kunstgressbane (lavt hjultrykk), med børsteslådd, harve, topp rens og skjær for vinterdrift.
- Traktor med saltspreder for bruk på kunstgressbane – antatt behov for egen maskin pga. stor korrosjon.
- Klippeutstyr, trommel og sandspreder for gressbaner og gressfelt.
- Rensemaskin for topprens kunstgress.
- Rensetrommel for rensing av granulat.
- Egnet utstyr for islegging: brannslanger og vanntank med spreder.

5. Kvalitet

5.1 Krav til kvalitet.

Vekst Torget skal drive idrettsanlegget slik at dagens kvalitet og standard opprettholdes og forbedres, og slik at det kan foretas utleie i samsvar med behovet.

Vurdering og måloppnåelse vil vurderes etter:

- NFF veiledere for drift og vedlikehold av kunstgress.
- Beskrivelse i avtalen pkt. 2 Omfang og entreprise.
- Beskrivelse i avtalen pkt. 3 Aktivitet.
- Drifts- og vedlikeholds logg for baner og aktivitetsflater.

5.2 Kvalitet, HMS og miljø.

Veksttorget er pålagt å ha et kvalitetssystem som tiltaksbedrift. Bedriften har ekstern revisjon, hvert andre år som godkjenner alle aspekt knyttet til tjenesteyting og drift.

Dette systemet ivaretar også alle forhold knyttet til HMS, miljø og sikkerhet.

5.3 Trafikksikkert anlegg.

Verdal kommune er sertifisert som trafikksikker kommune, dette innebærer at vårt anlegg skal ha en struktur og logistikk i anlegget som ivaretar alle forhold til parkering, bringe- / hentesoner og trygg ferdsel i anlegget. Styringsgruppa er ansvarlig for at tiltak blir iverksatt og at anlegget når sitt mål som trafikksikkert anlegg.

6.Fakturering

VekstTorget er selv ansvarlig for å ordne fakturarutiner og sende ut faktura til leietakerne.

7. Heving av kontrakt

Begge parter har rett til å heve kontrakten hvis den annen part gjør seg skyldig i vesentlig mislighold av sine kontraktsforpliktelser og etter en skriftlig advarsel ikke har rettet opp forholdet innen rimelig frist.

Oppsigelse ved endt kontraktsperiode, se pkt.1.2, skal foretas skriftlig i så god tid som mulig og med minimum 6 måneders skriftlig varsel.

Ved kontraktens opphør skal oppdragstakeren yte den bistand som er nødvendig for at oppdragsgiver skal overlate dette arbeidet til andre.

8. Tvister

Tvist om forståelsen eller gjennomføringen av denne kontrakt som det ikke lykkes partene å bli enige om, kan kreves avgjort ved ordinær rettsgang eller ved voldgift dersom partene er enige om det.

9. Overdragelse av kontraktsforpliktelser

Ingen av partene kan overdra sine kontraktsforpliktelser uten at dette er særskilt avtalt.

10. Revisjon og kontrakt

Partene skal i fellesskap foreta revisjon av avtalen dersom det i løpet av avtaleperioden kommer nye forutsetninger som har avgjørende betydning for gjennomføring av oppdraget. Det samme gjelder hvis myndighetene beslutter helt andre retningslinjer enn det som er lagt til grunn i avtalen. Oppnås ikke enighet om vilkårene for ny avtale, kan partene si opp denne avtalen med 6 måneders varsel.

11. Underskrift og godkjenning

Denne kontrakten er utstedt i to eksemplarer, hvorav partene beholder hver sitt.

Verdal 20.11.2018

For Verdal kommune

VERDAL KOMMUNE

Verdal 20.11.2018

For VekstTorget

Sentralidrettsanlegget

Dato: 23.11.2018 Målestokk: 1:1500 Koordinatsystem: UTM 32N

Verdal kommune
Sakspapir

Reviderte vedtekter SFO

Saksbehandler:	Espen Munkvold	**Arkivref:**
E-post:	espen.munkvold@verdal.kommune.no	2021/1887 - /
Tlf.:	922 51 214	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	16.06.2021	39/21
Formannskap	17.06.2021	96/21
Kommunestyre	21.06.2021	82/21

Kommunedirektørens innstilling:

Vedlegg:

1 Retningslinjer for skolefritidsordninger i Verdal

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Gjeldende vedtekter ble vedtatt av kommunestyret i sak 34/14. Virksomhetsleder har sammen med SFO-ledere og rektorer gått igjennom gjeldende vedtekter og vurdert behov for tilpasninger og justeringer.

Samtlige endringer fremgår av vedlagt reviderte vedtekter. Mindre endringer er ikke vurdert særskilt i dokumentet, som for eksempel justering av språk og titler. Vesentlige endringer er synliggjort og vurdert nedenfor.

Vurdering:

Følgende endringer vurderes som mer vesentlig:

- 3. organisering av kommunale ordninger

- Punkt d. Lokal administrasjon og ledelse
  - *Administrasjonsressurs kan justeres halvårlig ut fra antall brukere.*
    Det vurderes som hensiktsmessig at administrasjonsressurs tilpasses arbeidsmengde ut fra antall brukere.
- Punkt e. Bemanning
  - *Presisering av funksjon 2151, barn med særskilte behov SFO*
    Kun en presisering av funksjonsbruk opp mot hva som legges i særskilte behov.
- Punkt f. Personale
  - *Kravet om 3 års høgskoleutdanning for SFO – ledere kan fravikes ved interne omplasseringer*
    Det vurderes som hensiktsmessig at det finnes en viss fleksibilitet ved tilpasning ved interne omorganiseringer og eventuelle nedbemanningsprosesser.

- Normalvedtekter for skolefritidsordninger i Verdal kommune
  - Punkt d. Størrelse på plasser, betalingssatser og betalingsordning
    - *Punkt om statlige moderasjonsordninger*
      Innarbeidet som en presisering tilknyttet eksisterende lovverk.
  - Punkt e. Oppsigelse av plass og konsekvenser av manglende betaling
    - *Oppsigelsesfrist endres fra en til to måneder, men at det åpnes for å fravike dette ved særskilte omstendigheter*
      Det vurderes som hensiktsmessig at SFO får mer forutsigbarhet tilknyttet driftsmessige endringer. Her må det påpekes at nå er det en måned frist regnet fra første dag i måneden etter at oppsigelse er mottatt. Ved to måneders frist vil denne gjelde fra den dag man mottar oppsigelsen. Det legges også inn en bestemmelse om at hovedregel kan fravikes under særskilte omstendigheter.

Retningslinjer

for

skolefritidsordninger

i Verdal

Nye vedtekter fra og med 1/8-2021

27.04.2021
Verdal kommune
Espen Munkvold, saksbehandler

1. Bakgrunn og målsetting

a. Generelt:

Kommunen skal ha et tilbud om skolefritidsordning før og etter skoletid for 1.-4. årstrinn, og for barn med særskilte behov på 1.-7. årstrinn.

Skolefritidsordninga skal legge til rette for leik, kultur- og fritidsaktiviteter med utgangspunkt i alder, funksjonsnivå og interesser hos barna. Skolefritidsordninga skal gi barna omsorg og tilsyn. Funksjonshemmede barn skal gis gode utviklingsvilkår. Areala, både ute og inne, skal være egnet for formålet. Ellers vises til kvalitetsplan for SFO i Verdal kommune.

b. Målsetting

Skolefritidsordningene i Verdal skal:

- Dekke tilsyns-, omsorgs- og aktivitetsbehov før og etter skoletid for barn på 1. - 4. årstrinn, og for barn med særskilte behov på 1. - 7. årstrinn.
- Utformes lokalt med utgangspunkt i barnas behov og interesser.
- Gi mulighet for leik, kultur- og fritidsaktivitet med vekt på barnas egenaktivitet.
- Tilrettelegges med tanke på best mulig samordning med andre organiserte fritidstilbud (musikk- og kulturskole, skolekorps, kor, idrett, lagsarbeid m.v.).
- Det skal iverksettes tiltak med sikte på at skolefritidstilbudene drives etter selvkostprinsippet jf. kommunestyrevedtak 0037/02 pkt. 4b. (Dette gjelder ordinær SFO drift, jf. Økonomiplan 2014-2017, budsjett 2014 pkt. 3.1 avsnitt 5 og 6)

2. Lokalisering og ansvar

a. Kommunale ordninger

- Skolefritidsordninger lokaliseres til vanlig til barneskoler med rom i, eller knyttet til skolelokaler, eventuelt til andre kommunale lokaler i nærområdet til skole eller barnehage.
- Ansvaret for godkjenning av lokaler og driftsopplegg legges til ~~rådmannen~~ kommunedirektør.
- Det pedagogiske og administrative ansvaret ved den enkelte skoles SFO tillegges rektor.
- ~~Det startes opp SFO ved skoler der det er behov for 5 eller flere helplasser til sammen.~~

b. Private ordninger

- Det kan etableres private skolefritidsordninger.
- Ut over de rammer som settes ved godkjenning og tilsyn, har den/de som driver ordningen alt ansvar.

3. Organisering av kommunale ordninger

a. Aldersgrupper

Skolefritidsordninger er et tilbud til barn på 1.-4. årstrinn, og til barn med særskilte behov på 1.-7. årstrinn.

b.Åpningstider

Åpningstider:

Hver SFO tilpasser sine egne åpningstider. Det skal tas hensyn til foreldres behov, men maksimum åpningstid legges slik:

Daglig mandag til fredag: 0630 – 1630.

Det anbefales at daglig oppholdstid til vanlig ikke overstige 9 timer pr. dag inkludert skoletid.

Årlig åpningstid: SFO i Verdal følger skoleruta.

c.Kommunal styring og administrasjon

- Sentralt i kommunen er skolefritidsordningene underlagt ~~rådmannens~~ kommunedirektørs administrasjon v/ kommunalsjef oppvekst og virksomhetsleder for Skole/SFO i Verdal kommune.
- ~~Rådmannen~~ Kommunedirektør skal godkjenne vedtektene for de enkelte ordningene.

d. Lokal administrasjon og ledelse

Rektor er øverste leder med hovedansvar for SFO knyttet til skolen. SFO kan i tillegg ha en daglig leder. Tid til administrasjon og ledelse ved hver skole/SFO settes ut fra en administrativ modell hvert år med bakgrunn i antall barn ved hver SFO. Dette kan justeres halvårlig ut fra endringer i antall brukere.

Rektor skal, i samarbeid med daglig leder for SFO:

- Ha ansvar for at ordningen drives i samsvar med lov, forskrift, vedtekter, planverk og andre bestemmelser.
- Ha ansvar for at driften er i samsvar med budsjett.

- Utarbeide forslag til vedtekter og forslag til bemanning og tilsetting.
- Foreta opptak av barn.
- Sende melding om opptak med orientering om klagerett og klagefrist.
- Ha ansvar for personalet, og utøve personalarbeid.

e.Bemanning

Skolefritidsordningen skal ha tilstrekkelig bemanning til å ivareta tilsyn-, omsorgs- og aktivitetsbehov for de barn som til enhver tid er til stede. Det settes et normtall på en voksen pr. 15 barn, men barn nr. 10 utløser den 2. voksne.
Eks.: Er det 10 barn i SFO skal det være to voksne til stede. Er det 10 tom 29 barn er det også krav om 2 voksne. Er det 30- 44 barn er det tre voksne osv.

I tillegg er det viktig med ekstra ressurser for å ta vare på barn med særskilte behov. Dette gjelder funksjon 2151 og kan brukes hvis det er elever som krever særskilt oppdekning.

Hvis en SFO er bemannet med kun en person er det viktig at det ordnes med en bakvakt som kan nås pr. telefon i krisesituasjoner.

f. Personale

- Skolefritidsordningen skal ha et personale som samlet sett kan gi barn et best mulig tilbud i samsvar med målsettinga. Personalets sammensetning avgjøres ut fra lokale forhold og behov.
- Personalets lønns- og arbeidsvilkår fastsettes ved tilsetting og framgår av tilsettingsbrev/arbeidsavtale og eventuell stillingsbeskrivelse.
- Daglig leder ved SFO skal ha pedagogisk utdanning med minimum 3 års høgskoleutdanning. Ikke tilbakevirkende kraft. Ved interne omplasseringer kan dette kravet fravikes.

4. ORGANISERING AV PRIVATE ORDNINGER

- Private ordninger følger opplegget for kommunale ordninger så langt det passer.
- Vedtekter fastsettes av eier/driver i samsvar med lov og gjeldende bestemmelser og sendes ~~rådmannen~~ kommunedirektøren til godkjenning.

5. ETABLERING OG IGANGSETTING

a. Lokalt initiativ

Behov for/ønske om igangsetting tas opp ved den enkelte skole av foreldre, foreldreråd, samarbeidsutvalg, rektor eller andre med interesse for en slik ordning.

b. Krav til lokaler

- Skolefritidsordninger må disponere egne lokaler ~~som base~~ i åpningstiden. ~~Basearealet~~ Bruksarealet bør beregnes ut fra et nettoareal pd ca. 3,5 m^2 pr. barn.
- Det skal være plass for/tilgang til enkel tilberedning av mat og felles måltider.
- Det skal være tilgang til garderobe, toalett, lager og rom for personale. Ved skoler skal det også være jevnlig adgang til å bruke bibliotek, formingsrom, gymnastikksal og andre spesialrom.
- Rombruk skal være godkjent av helsemyndighet, branntilsyn og arbeidstilsyn.

c. Søknad og godkjenning

Søknad om godkjenning av skolefritidsordning sendes ~~rådmannen~~ kommunedirektøren.
Søknaden bør inneholde forslag til vedtekter med opplysning om:

- Eierforhold.
- Opptaksmyndighet, opptakskriterier, opptaksperiode og bestemmelser om oppsigelse av plass.
- Leike- og oppholdsarealer.
- Forslag til daglig og årlig åpningstid.
- Forslag til bemanning og ledelse.
- Forslag til budsjett og foreldrebetaling

NORMALVEDTEKTER FOR SKOLEFRITIDSORDNINGER I VERDAL KOMMUNE

a. Eierforhold

_____skolefritidsordning er en kommunal ordning knyttet til

_____skole/barnhage/oppvekstsenter.

b. Opptak av barn

- Rektor ved skolen har ansvaret for opptak i samarbeid med daglig leder.
- Plasser i skolefritidsordning lyses ut/gjøres kjent for alle barn i aktuell aldersgruppe.
- Det fastsettes felles søknadsfrist i kommunen for hovedopptak.
- Alle barn i aktuell aldersgruppe skal i prinsippet ha lik mulighet til plass.
- Barn som det er utestående fordringer på etter opphold i barnehage eller skolefritidsordning, får ikke plass før det er ordnet opp i forholdet.
- Funksjonshemmede skal så langt det er mulig gis plass.
- Barna har plassen inntil plassen sies opp, eller ~~de blir 5. klassinger~~ ut 4. trinn.

c. Klagerett

- Opptak av barn i kommunal skolefritidsordning er et enkeltvedtak med klagerett etter Forvaltningsloven.
- Klageinstans er Fylkesmannen i Nord-Trøndelag. Klagen sendes kommunen for ny vurdering og evt. videresending.

d. Størrelse på plasser, betalingssatser og betalingsordning.

- Betalingssatsene i kommunale skolefritidsordninger fastsettes av kommunestyret, hovedsaklig i forbindelse med årlig budsjettbehandling.
- Det gis tilbud om 50%, 80% og 100% plass. Plassene kan fordeles over 14 dagers turnus. En heldag (morgen og ettermiddag) teller 20%. Man kan ikke kjøpe mindre enn 50% plass, og kun heldager. Turnus skal legges fast med 1. mnd endrings/oppsigelsesfrist.
- Det er mulig å kjøpe timer for tilfeldige opphold etter særskilte satser.
- Ordinær SFO plass gjelder for skoleåret og følger skoleruta.
- Krav om betaling i kommunale ordninger faktureres månedlig, i 10 rater på grunnlag av vedtak om opptak og oppholdstid.
- Søskenmoderasjon. Det gis 30% reduksjon for 1. søsken (den nest eldste), og 50% for øvrige.
- For øvrig gjelder de statlige moderasjonsordningene i forhold til inntekt.
- Kostpenger kommer i tillegg til SFO prisen og beregnes etter størrelse på plass.

e. Oppsigelse av plass og konsekvenser ved manglende betaling.

- Plass kan sies opp med ~~en måneds~~ 2 måneders varsel etter at oppsigelse er mottatt ~~regnet fra første dag i måneden etter at oppsigelse er mottatt.~~ Oppsigelse gjøres elektronisk i SFO portalen via link på kommunens hjemmeside. Plassen må sies opp før 1. april i skoleåret. Plassen gjelder inntil oppsigelse foreligger (1.-4. klasse). Det er mulig å fravike oppsigelsesfristen ved særskilte omstendigheter.
- For plass som ikke er gyldig oppsagt, vil foreldrebetaling bli innkrevd ut opptaks-

perioden uavhengig av om plassen benyttes eller ikke.
- Hvis betaling for opphold uteblir etter eventuell purring, tapes retten til plass. Betaling for plassen vil likevel bli innkrevd inntil plassen blir gyldig oppsagt, jfr. punktene ovenfor.

f. Ansvar og forsikring

- Kommunens forsikring for barn i skole gjelder også når barna er i kommunal skolefritidsordning.

g. Leike- og oppholdsareal

Ved_____skolefritidsordning disponeres følgende baserom:_____.

Samlet bruttoareal (disponibelt leike- og oppholdsareal) utgjør: m^2. Til utfylling

j. Daglig oppholdstid og årlig åpningstid

Skolefritidsordningen er åpen hver skoledag til følgende tider:
Fra kl._____til skolestart kl._____, og
Til utfylling
fra skoleslutt kl:_____til kl._____.

- Ved forskjøvet skoledag kan åpningstiden endres. Endring må varsles til foreldrene i rimelig tid på forhånd.
- Tilfeldige timer kan kjøpes ved behov.

k. Bemanning og ledelse.

- Rektor er administrativ og pedagogisk leder. Ved større SFO er det i tillegg en daglig leder.
- Det settes et normtall på en voksen pr. 15 barn, men barn nr. 10 utløser den 2. voksne.
  Eks.: Er det 10 barn i Sfo skal det være to voksne til stede. Er det 10 tom 29 barn er det også krav om 2 voksne. Er det 30- 44 barn er det tre voksne osv..

- Tilleggs bemanning reguleres ved behov.
- Når kun en voksen er til stede må det ordnes med bakvakt/tilkallingshjelp ved behov.

Fatima Almanea - søknad om forlengelse av midlertidig fritak fra folkevalgte verv - perioden 01.07.21 - 30.06.22

Saksbehandler:	Line Therese Ertsås	**Arkivref:**
E-post:	line.ertsaas@verdal.kommune.no	2020/1991 - /089
Tlf.:	47692392	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	17.06.2021	100/21
Kommunestyre	21.06.2021	83/21

Kommunedirektørens innstilling:

1. Fatima Almanea gis midlertidig fritak fra folkevalgte verv i perioden 01.07.21 - 30.06.22.
2. Camilla Hallan rykker opp som settemedlem i utvalg for mennesker og livskvalitet i perioden 01.07.21 - 30.06.22.
3. Anne Berit Bergsmo rykker opp som settemedlem i innvandrerrådet for perioden 01.07.21 - 30.06.22.
4. Ny nestleder i utvalg for mennesker og livskvalitet for perioden 01.07.21 - 30.06.22:
5. Ny leder i innvandrerrådet for perioden 01.07.21 - 30.06.22:

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Fatima Almanea har i epost datert 28. mai 2020 søkt om midlertidig fritak fra alle verv i perioden 01.07.21 - 30.06.22 grunnet studier.

Fatima Almanea er innvalgt fra Arbeiderpartiet i:

kommunestyret,

og innvalgt på fellesliste AP/SV/R i følgende:

Medlem og nestleder i utvalg for mennesker og livskvalitet
Medlem og leder i innvandrerrådet
Varamedlem i formannskap/administrasjonsutvalget/valgstyret

Utvalg mennesker og livskvalitet har følgende medlemmer og varamedlemmer fra felleslisten AP/SV/R:

Medlemmer:	Varamedlemmer:
1. Fatima Almanea (AP), nestleder	1. Camilla Hallan (AP)
2. Tor Martin Nordtømme (AP)	2. Kristoffer Lorås Nicolaysen (AP)
3. Gjermund Gomo (SV)	3. Else B. Seker (R)
	4. Geir Singstad (AP)
	5. Grete Borgen (SV)

Og følgende medlemmer i:

Innvandrerrådet:

Medlem:	Varamedlemmer:
Fatima Almanea (AP)	1. Anne Berit Bergsmo (AP)
	2. Hilde Gunn Slottemo (SV)
	3. Paal Frode Pettersen (SV)

Formannskapet/Administrasjonsutvalget/valgstyret:

Medlemmer:	Varamedlemmer:
1. Ole Gunnar Hallager (AP)	1. Anita Dagrun Steinkjer (AP)
2. Trine Reitan (AP)	2. Tor Martin Nordtømme (AP)
3. Sven-Øyvind Bern (SV)	3. Fatima Almanea (AP)
	4. Anne Kolstad (SV)
	5. Vidar Nordskag (R)

Kommunelovens § 7-9, 2. ledd har følgende ordlyd:
«Hvis en folkevalgt ikke kan ivareta vervet sitt uten at det fører til vesentlig ulempe for han eller henne, kan kommunestyret eller fylkestinget etter søknad frita den folkevalgte for vervet midlertidig eller for resten av valgperioden.»

Det står videre i 7-9, 3. ledd:
«En folkevalgt som har fått innvilget midlertidig fritak, har ikke rett til å tre inn igjen i vervet før fritaksperioden er over.»

Kommunedirektørens vurdering er at søknaden fra Fatima Almanea er tilstrekkelig begrunnet og at det vil bli vanskelig å utføre vervet i omsøkte periode. Kommunedirektøren tilrår derfor at søknad om midlertidig fritak imøtekommes.

I kommunelovens § 7-10 er opprykk, nyvalg og suppleringsvalg hjemlet.
I § 7-10, 2. ledd står følgende:
«Hvis en folkevalgt i andre organer enn kommunestyret og fylkestinget er innvilget fritak i minst tre måneder, kan kommunestyret eller fylkestinget selv velge et settemedlem for den perioden fritaket gjelder. Ved valg av settemedlem skal rekkefølgen på listen for varamedlemmer følges.»

Dette betyr at den første på varamannslisten skal velges inn som settemedlem (i dette tilfellet medlem i utvalg for mennesker og livskvalitet og medlem i innvandrerrådet), og dette kan da være et medlem fra et annet parti enn den som har fått fritak (ved listesamarbeid). Det er verdt å merke seg at det står at kommunestyret kan og ikke skal, og kommunestyret kan i praksis ikke velge settemedlem, men gjøre tilsvarende som blir gjort for kommunestyret (nedenstående).

I de tilfellene kommunestyret innvilger midlertidig fritak fra vervet som medlem i kommunestyret er det reglene i § 7-10, 1. ledd som brukes, og det vil ikke bli foretatt opprykk eller suppleringsvalg, da denne bestemmelsen kun gjelder ved endelig fritak fra kommunestyret. Det vil da si at det kalles inn varamedlem fra den gruppen/partiet som har forfall (midlertidig fritak).

Kommunedirektøren vil, av hensyn til de som skal møte, tilrå at det velges settemedlem i andre utvalg enn kommunestyret.

Når det gjelder midlertidig fritak fra verv som varamedlem, er det kun nevnt i loven de tilfeller det søkes om endelig fritak, og det betyr at det ikke skal velges settevaramedlem for Almanea i formannskap/administrasjonsutvalg/valgstyret. Den eneste muligheten for å velge settevaramedlem er om antall varamedlemmer anses som utilstrekkelig og det dermed må avvikles suppleringsvalg, jfr. kommunelovens § 7-10, 6. ledd. Kommunedirektøren anser ikke varamannslisten i formannskap/administrasjonsutvalg/valgstyret er utilstrekkelig og tilrår derfor ikke at det foretas suppleringsvalg av varamedlemmer.

Valg av leder og nestleder – loven § 7-10, 5. ledd tar kun opp nyvalg av leder hvis det er endelig fritak – og ikke ved midlertidig fritak. Kommunedirektøren mener det er uheldig at det skal velges leder/nestleder til hvert møte, og foreslår at det velges leder innvandrerrådet og nestleder i utvalg for mennesker og livskvalitet for perioden 01.07.21 - 30.06.22.

Saken legges med dette fram til behandling og ber fellesliste for AP/R/SV fremme forslag på ny leder i innvandrerrådet og ny nestleder i utvalg for mennesker og livskvalitet.

PS 84/21 Orienteringer