



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Verdal kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 29.05.2017
Tid: 18:00

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

Verdal, 22. mai 2017

Bjørn Iversen
ordfører (s)

Sakliste kommunestyrets møte 29. mai 2017

Saksnr	Innhold
PS 43/17	Godkjenning av møteprotokoll
PS 44/17	Regnskap og årsberetning 2016 - Verdal kommune
PS 45/17	Kommunedelplan Verdal by - 2017-2030
PS 46/17	E6 Ranheim - Åsen. Forslag til delfinansiering med bompenger
PS 47/17	Etablering av nytt revisjonsselskap Revisjon Midt-Norge SA
PS 48/17	Rapport etter gjennomført selskapskontroll - Stiklestad Nasjonale Kultursenter AS
PS 49/17	Områderegulering Nestvoldjordet
PS 50/17	Investeringer/gebyrer innenfor vann/avløpssektoren
PS 51/17	Fritak og nyvalg innvandrerrådet
PS 52/17	Valg til eiermøte NTE
PS 53/17	Orientering



Regnskap og årsberetning 2016 - Verdal kommune

Saksbehandler: Arnstein Kjeldsen E-post: arnstein.kjeldsen@innherred-samkommune.no Tlf.: 74048255	Arkivref: 2017/1096 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	11.05.2017	52/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	44/17

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 11.05.2017

BEHANDLING:

Pål Sverre Fikse fikk permisjon og forlot møtet. Til stede 8 representanter.

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Verdal kommunes årsregnskap fastsettes med et regnskapsmessig mindreforbruk på kr. 23.965.609,56.
2. Regnskapsmessig mindreforbruk i 2016 avsettes til disposisjonsfond.
3. Rådmannens årsberetning for 2016 vedtas.

Rådmannens innstilling:

1. Verdal kommunes årsregnskap fastsettes med et regnskapsmessig mindreforbruk på kr. 23.965.609,56.
2. Regnskapsmessig mindreforbruk i 2016 avsettes til disposisjonsfond.
3. Rådmannens årsberetning for 2016 vedtas.

Vedlegg:

- 1 Regnskap 2016

- 2 Årsberetning 2016 - Verdal kommune
- 3 Revisjonsberetning 2016 - Verdal kommune
- 4 Nummerert brev nr. 9 - Verdal kommune
- 5 Kontrollutvalgets uttalelse til årsregnskap 2016 - Verdal kommune
- 6 Finansforvaltning, årsrapport 2016 - Verdal kommune

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Med dette legges Verdal kommunes årsberetning og regnskap for 2016 fram til behandling. Kommunens regnskap for 2016 er gjort opp med et regnskapsmessig mindreforbruk på knappe 24 millioner kroner.

Vurdering:

2016 var et spesielt år for kommunene. Kommunereformens utredningsansvar medførte stor aktivitet i det ganske land. Så også i Verdal. Forhandlinger med Levanger og Frosta, og senere med kun Levanger, ga stort engasjement politisk og blant innbyggere. Innbyggerengasjementet viste seg også stort under folkeavstemmingen om kommunesammenslåing 6. juni, med oppmøte på 53,2 %. Kommunestyret fulgte folkeavstemmingens råd og stemte nei til kommune-sammenslåing i møte 20. juni. Etter dette startet arbeidet med avvikling av Innherred samkommune, og det ble i kommunestyrets novembermøte besluttet å avvikle samkommunen etter driftsåret 2017. Noen tjenesteområder ble besluttet som fortsatt samarbeidsområder, men da med annen organisering. Samtidig betyr dette at «Nye Verdal kommune» må utvikles, slik at roller og relasjoner er på plass til at samkommunen ikke eksisterer 1. januar 2018. I all hovedsak vil de nødvendige avklaringer med hensyn til ny administrativ organisering og innplassering i roller bli gjort til sommeren 2017.

Et annet særtrekk for kommunene i 2016 var at skatteveksten ble vesentlig større enn forutsetningene i statsbudsjettet. Nasjonalt økte skatteinntektene med 9,8 % fra 2015, i Verdal ble økningen 8,2 %. Selv med lavere vekst enn landet gir dette, som en følge av omfordelingsmekanismene i inntektssystemet for kommuner, en merinntekt i Verdal kommune på om lag 13 mill. kroner i 2016. Kommunesektorens økonomiske forutsetninger for 2017 er korrigert for denne økte skatteinngangen, slik at fjorårets sterke veksttall er å regne som engangsinntekter. Verdal er fortsatt minsteinntektskommune, og må levere tjenester med 95-96 % av gjennomsnittlig inntektsgrunnlag for kommunene.

Merinntekten som følge av nasjonens vekst i skatteinntekter er en hovedfaktor for at kommuneregnskapet gjøres opp med et regnskapsmessig mindreforbruk på knappe 24 mill. kroner i 2016. De øvrige avvik og bidrag er forklart i årsberetningen. En vesentlig grunnforutsetning for at økte inntekter genererer regnskapsmessig mindreforbruk er at den kommunale aktiviteten er i overenstemmelse med kommunestyrets budsjettvedtak

og i økonomisk balanse. Årsregnskapet viser at resultatet er noe bedre enn rapportert gjennom året, og avvik er redegjort for i årsberetningen. Budsjettdisiplinen er i det store og hele meget god, og mange ansatte og ledere fortjener stor honnør for å klare å nå budsjettmål og aktivitetsmål innenfor krevende rammer.

Netto driftsresultat er et nøkkeltall som viser utvikling i driften. I 2015 ble netto driftsresultat forbedret fra -8,9 mill. kroner i 2014 til 15,1 mill. kroner i 2015. I 2016 er netto driftsresultat

25,8 mill. kroner. Den generelle kommunaløkonomiske anbefalingen er at netto driftsresultat skal være 2 % av driftsinntektene, noe som for Verdal sin del tilsier ca. 22 mill. kroner. Verdal sitt netto driftsresultat i 2016 er for første gang på flere år akkurat i tråd med denne anbefalingen.

Fødselstallet i Verdal var lavt i 2016. Dette påvirker kommuneøkonomien merkbart. Og i 2016 ble det for første gang på lengre tid nedgang i antall innbyggere i kommunen. Selv om nedgangen ikke var stor bidrar dette til nytt press på kommuneøkonomien for 2017.

Nytt virksomhetsområde «Integrering og mangfold» ble formelt opprettet 1. juli 2016, og bidrar til at kommunen er mer helhetlig organisert for å bidra til god integrering i Verdal. I juni ble det også opprettet asylmottak i Verdal, men dette ble avvirket igjen på høsten som følge av sterkt avtagende flyktningetilstrømming til landet.

I 2016 er det også startet opp store prosesser for å utvikle kommunens langsiktige bærekraftige tjenestestruktur innen oppvekstområdet og innen helse- og velferdsområdet. I kommunestyrets april møte ble retningen for kommunens heldøgns omsorgstjenester lagt, og i møtet i desember ble utredningsperspektivene for vurdering av skolestruktur, herunder også utbyggings- og moderniseringsprogram for bygningsmassen på lang sikt, vedtatt. Begge disse temaene skaper stort engasjement og meningsbrytning.

Utvikling og stadig endring er nødvendig for å lykkes over tid. Derfor er det også gledelig at kommunen får rollen som utviklingssenter for sykehjem og hjemmetjenester i fylket, som et eksempel på bidrag for å holde utviklingstrykk.

Investeringen i nytt bygg for Nord-Trøndelag teater, hvor Verdal kommune har bygget for teateret som leietaker, er et eksempel på fysisk utvikling. Kommunen har vært byggherre i en byggeprosess med totalentreprise, og samspillsmetoden som valgt metode. Denne metoden bidrar til at kommunens risiko, økonomisk og fremdriftsmessig, er så lav som mulig samtidig som byggets funksjonalitet utvikles sammen med brukerne. Nord-Trøndelag teater har tatt over bygget og offisiell åpning blir høsten 2017.

Ungdommens hus ble også realisert i 2016, bygd etter samme metode, og gir store nye muligheter for bidrag til kommunens ungdomsmiljø. I dette bygget får også kommunens voksenopplæring svært forbedrede fasiliteter



Verdal kommune

Sakspapir

Kommunedelplan Verdal by - 2017-2030

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref:
E-post: kirstine.karlsaune@innherred-samkommune.no	2013/2141 - /
Tlf.: 74 04 82 73	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	14.02.2017	13/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	45/17

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 14.02.2017

BEHANDLING:

AP v/Ove Morten Haugan satte fram følgende forslag:

1. *Alternativ til rådmannens pkt. 1: Punktet strykes.*
2. *Området mellom Tindved/siloene og jernbanen reguleres til uteoppholdsareal – i tråd med planforslaget av 01.02.2016.*

Høyre v/Oddleiv Aksnes satte fram følgende forslag:

I bestemmelser og retningslinjer, side 29, pkt. 2.14.1, 2. setning: Det tillates ikke detaljhandel, strykes.

Det ble først votert over AP sitt forslag pkt. 1. Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Det ble deretter votert over AP sitt forslag pkt. 2. Forslaget falt med 6 mot 3 stemmer.

Det ble så votert over Høyre sitt forslag. Forslaget ble vedtatt med 5 mot 4 stemmer.

Det ble til slutt votert over rådmannens innstilling med de vedtatte endringer. Rådmannens innstilling med de vedtatte endringer ble vedtatt med 5 mot 4 stemmer.

INNSTILLING:

Det gjøres følgende endringer i plankart og bestemmelser:

1. Byggegrenser langs nåværende Trønderbanen og nåværende industrispor tas ut, og bestemmelse § 1.6.1 justeres i iht. dette.
2. I bestemmelser og retningslinjer, side 29, pkt. 2.14.1, 2. setning: Det tillates ikke detaljhandel, strykes.

Vedlagte kommunedelplanforslag, med ovennevnte endringer, legges fram for mekling før kommunestyrebehandling.

Det mekles om følgende:

- Parkeringsareal samt grøntareal/uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen.
- Småbåthavn med tilhørende bestemmelser/retningslinjer i §§ 1.9.8, 4.2.7 og 6.1.

Dersom mekling ikke fører fram tilrår Rådmannen at planen med overnevnte endringer vedtas, og at forhold det foreligger innsigelse til tas/skilles ut for videre behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, slik at øvrig del av planen kan vedtas med rettslig bindende virkning, jf. plan- og bygningslovens § 11-16 første ledd. Det samme gjelder forslag til erstatningsareal for jernbanen sør for Bobyn.

Rådmannens innstilling:

Det gjøres følgende endringer i plankart og bestemmelser:

1. § 1.2.3 suppleres med: «Planovergangen i Nordgata skal stenges for motorkjøretøyer innen 6 måneder etter reguleringsplanvedtak. Planovergangen kan opprettholdes midlertidig for gående og syklende inntil utgangen av 2022.»
2. Byggegrenser langs nåværende Trønderbanen og nåværende industrispor tas ut, og bestemmelse § 1.6.1 justeres i iht. dette.

Vedlagte kommunedelplanforslag, med ovennevnte endringer, legges fram for mekling før kommunestyrebehandling.

Det mekles om følgende:

- Parkeringsareal samt grøntareal/uteoppholdsareal mellom Tindved/siloene og jernbanen.
- Småbåthavn med tilhørende bestemmelser/retningslinjer i §§ 1.9.8, 4.2.7 og 6.1.

Dersom mekling ikke fører fram tilrår Rådmannen at planen med overnevnte endringer vedtas, og at forhold det foreligger innsigelse til tas/skilles ut for videre behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, slik at øvrig del av planen kan vedtas med rettslig bindende virkning, jf. plan- og bygningslovens § 11-16 første ledd. Det samme gjelder forslag til erstatningsareal for jernbanen sør for Bobyn.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse med konsekvensutredning sist revidert 03.02.2017
- 2 Plankart sist revidert 03.02.2017
- 3 Bestemmelser og retningslinjer datert 01.02.2016, sist rev. 03.02.2017
- 4 Bane NORs høringsuttalelse med innsigelse til nytt offentlig ettersyn - Kommunedelplan Verdal by 2016 - 2030
- 5 Fylkesmannens uttalelse til nytt offentlig ettersyn kommunedelplan Verdal by 2016 - 2030 - Miljøvernavdelingen opprettholder sin innsigelse

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Innsigelse 08.04.2016 - [Fylkesmannen i Nord-Trøndelag](#)
- Innsigelse 05.04.2016 - [Jernbaneverket](#)
- Høringsuttalelser ifb. andre gangs offentlig ettersyn (8 stk.)
- [Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven](#) (Rundskriv H-2/14).

Tidligere behandlinger av planen:

- [Forslag til kommunedelplan Verdal by 2016-2030, KPS-sak 66/16 \(tredje behandling\)](#)
- [Forslag til kommunedelplan Verdal by 2016-2030, KPS-sak 60/16 \(andre behandling\)](#)
- [Orientering om mottatte innspill, KPS-sak 37/16](#)
- [Forslag til kommunedelplan Verdal by 2016-2030, KPS-sak 08/16 \(første behandling\)](#)
- [Fastsetting av planprogram – Verdal kommunestyre 24.02.2014, sak 17/14](#)

Vedlegg ifb. tidligere behandlinger av planen (som er tilgjengelig via overnevnte lenker):

- Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser med sammendrag, rev. 10.11.2016
- Liste over utførte endringer av planen etter offentlig ettersyn, rettet 27.10.2016 (listen er ikke oppdatert iht. KPS-behandling 28.11.2016)
- Kart som viser Jernbaneverkets krav om 30 m avstand til senterlinje Nordlandsbanen og 15 m til senterlinje industrispor
- Anbefalt justering av småbåthavn iht. sikkerhet (planen er justert iht. denne)
- Sikkerhet planovergangen i Nordgata - Kommunedelplan Verdal by - 2016-2030 (informasjon fra Jernbaneverket)
- Møtereferat 03.11.2016 - Jernbaneverket og Verdal kommune

Parallell planprosess for oppheving av reguleringsplaner m.m.:

- [Forslag om oppheving av regulerings- og bebyggelsesplaner, sak 21/16](#)

Saksopplysninger:

Sammendrag

Da planforslaget ble behandlet tredje gang ble det vedtatt endringer som medførte behov for ny høring. Planforslag sist rev. iht. KPS-vedtak 22.11.2016, sak 66/16, har ligget ute til offentlig ettersyn. Offentlig ettersyn ble kunngjort i avisa Innherred den 25.11.2016 og planforslaget ble gjort tilgjengelig på kommunens hjemmeside omtrent samtidig. Planforslaget ble sendt på høring med brev datert 28. november 2016. Høringsfristen var satt til 7. januar 2017.

Innsigelser skal foreligge innen fastsatt frister. Bane NOR og Nord-Trøndelag fylkeskommune ba den 4. og 9. januar 2017 om utsatt frist til 13. januar 2017. Da høringsfrist er satt til en lørdag gir det reell høringsfrist påkommende første virkedag.

Forespørsel og svar vedr. utsatt frist skjedde innen fastsatt frist. Innsigelsen fra Bane NOR anses innkommet rettidig.

Uttalelser i forbindelse med andre gangs offentlig ettersyn

I forbindelse med nytt (andre gangs) offentlig ettersyn er det mottatt 8 høringsuttalelser:

- 1 Bane NOR SA, 11.01.2017 - innsigelse
- 2 Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, 05.01.2017 - opprettholder en innsigelse
- 3 Nord-Trøndelag fylkeskommune, 10.01.2017
- 4 Kystverket, 06.01.2017
- 5 Naturvernforbundet, 07.01.2017
- 6 Fættan Vel, 05.01.2017
- 7 Luige Skrove, 19.12.2016
- 8 Lyngstad Arkitekter AS, 06.01.2017

I det følgende er høringsuttalelsene oppsummert og kommentert:

1 Bane NOR SA, 11.01.2017

Det vises til Jernbaneverkets uttalelse til planoppstart med forslag til planprogram for kommunedelplan Verdal by, brev av 29.11.2013, og Jernbaneverkets høringsuttalelse med innsigelse, brev av 05.04.2016. Bane NOR har vurdert det reviderte planforslaget som statlig fagmyndighet for jernbane.

Vilkår for egengodkjenning – Innsigelse

Bane NOR finner at forslaget slik det foreligger er i strid med nasjonale eller vesentlig regionale

jernbaneinteresser, og har derfor innsigelse til planforslaget på følgende to punkter:

1. Arealet avsatt til parkering og grøntareal/uteoppholdsareal på området mellom Tindved/siloene og jernbanen, må reguleres til jernbaneformål.
2. Planbestemmelsen pkt. 1.2.3 må presiseres slik at det klart framgår at planovergangen i Nordgata skal stenges for motorkjøretøyer innen 6 måneder etter planvedtak. Planovergangen kan opprettholdes midlertidig for gående og syklende inntil utgangen av 2022. Vi forutsetter at kommunen innarbeider rekkefølgekrav i kommunedelplanen som sikrer at planovergangen i Nordgata legges ned innen 2022.

1. Stasjonsområdet

I det opprinnelige forslaget til kommunedelplan hadde Jernbaneverket innsigelse til at jernbanens arealer ble omdisponert til uteoppholdsareal. I mottatte reviderte planforslag er deler av arealet mellom Tindved/siloene og jernbanen endret fra uteoppholdsareal til parkering. Bane NOR er opptatt av at man har avsatt tilstrekkelig areal til jernbanens fremtidige behov. Dette er vist i Hovedplan for Verdal stasjon (30.09.2013) som er godkjent i Jernbaneverket og oversendt til kommunen. Vi kan ikke akseptere at arealet reguleres til andre formål enn jernbane, da dette vil avskjære muligheten til fremtidig utvikling av området. Arealet mellom Tindved/siloene og jernbanen skal i framtiden bl.a. benyttes til to nye hensettingsspor (dvs. ventespør for å kunne korttidsparkere tog («gule» arbeidsmaskiner) som ikke er i rutegåendetraffikk) og driftsveg for jernbanen. Kommunens planforslag er dermed i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser.

Muligheten for å parkere togsett er en viktig forutsetning for å kunne utvikle det framtidige togtilbudet (antall avganger) på banestrekningen. Vi mener at planformålet og planbestemmelse pkt. 3.6 «Parkerings» er i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser og behovet for å sikre arealer til effektivt vedlikehold, drift og utvikling av banestrekningen. Bane NOR fremmer derfor innsigelse til det reviderte planforslaget.

Det vises for øvrig til rundskriv T-2/09 av 23. juni 2009 (side 18) om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov:

«Planer som er i motstrid med, eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i NTP eller er godkjent gjennom KS1-systemet gir grunnlag for å fremme innsigelse».

Arealet som er foreslått avsatt til parkering er i dag opparbeidet med grus og leies ut til dette formålet.

Privatrettslige avtaler kan fremdeles inngås om bruk av området til innfartsparkering fram til Bane NOR har behov for arealet til jernbaneformål.

2. Planovergangen i Nordgata

Stenging av planovergangen i Nordgata for alle trafikanter som lå inne i det opprinnelige forslaget anså Jernbaneverket som den beste fremtidsrettede løsningen på dette plannivået. I mottatte reviderte planforslag er imidlertid stengingen endret til kun å omfatte motorkjøretøyer.

Bane NOR vil påpeke at planoverganger er den største sikkerhetsrisikoen langs norske jernbaner i dag. Vi anser at planovergangen allerede i dag utgjør en sikkerhetsrisiko og mener at kommunen må legge til grunn at hensynet til sikkerhet må veie tyngst. Det er rapportert 66 hendelser i tidsrommet 2006-2016 ved Verdal planovergang.

Erfaringsmessig er det store mørketall, da mange farlige situasjoner ikke blir oppdaget og rapportert.

Jernbaneverket har hele tiden signalisert at planovergangen i Nordgata må stenges på sikt for all trafikk, og har tidligere gitt et betydelig anleggsbidrag til etableringen av den eksisterende fotgjengerundergangen ved stasjonen. Myke trafikanter vil kunne benytte undergangen ved stasjonen og kjørende kan eksempelvis benytte undergangen ved Nordåkeren. Bane NOR anser at planovergangen i Nordgata derfor må saneres, men at detaljer for en fullgod løsning for ønsket utvikling for myke trafikanter i sentrum må sees på i en fremtidig reguleringsplan for området. Det vises til plan- og bygningsloven § 3-1 h) som bl.a. sier at planer skal «fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.» Det vises videre til Jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-1 om risiko og § 3-6 om planoverganger. Videre vises til sikkerhetstilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Bane NORs ulykkesstatistikk.

Bane NOR er, som et første trinn i saneringen av planovergangen, villig til å akseptere kommunens forslag om at planovergangen opprettholdes for myke trafikanter som en midlertidig løsning.

Planbestemmelsen pkt. 1.2.3 må presiseres slik at det klart framgår at planovergangen i Nordgata skal stenges for motorkjøretøyer innen 6 måneder etter planvedtak.

Planovergangen kan opprettholdes midlertidig for gående og syklende inntil utgangen av 2022. Vi forutsetter at kommunen innarbeider rekkefølgekrav i kommunedelplanen som sikrer at planovergangen i Nordgata legges ned innen 2022.

Bane NOR vil i samarbeid med kommunen (vegeier) sørge for at det blir etablert fysisk sperre for motorkjøretøyer på begge sider av planovergangen. I den forbindelse vil det

også være nødvendig å innsnevre vegbanen i Nordgata, samt etablere supplerende sikringstiltak for myke trafikanter som skal benytte planovergangen.

Byggegrenser

Byggegrensen som er fastsatt i jernbaneloven § 10 vil gjelde uavhengig av eventuelle byggegrenser som fastsettes i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan. I følge jernbaneloven § 10 må det alltid innhentes tillatelse fra kjøreveiens eier (Bane NOR) dersom det skal bygges nærmere enn 30 meter fra nærmeste spormidt.

Dette følger av den nye bestemmelsen i jernbaneloven § 10, som trådte i kraft 1.1.2017. Utdrag av bestemmelsen lyder slik: «Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. I tilfeller nevnt i annet punktum, skal tillatelse alltid gis hvis det ikke foreligger særlige grunner for avslag» ... «Kjøreveiens eier kan fastsette vilkår for tillatelsen etter første ledd.».

Unntak fra jernbanetiltak i kommuneplanbestemmelse § 2.1

Det er i de reviderte plandokumentene innarbeidet et unntak fra jernbanetiltak i bestemmelsene § 2.1. Med bakgrunn i disse endringene anser Bane NOR innsigelsen fra Jernbaneverket, av 05.04.2016, på dette punktet som imøtekommet.

Bergsgrav holdeplass

I de mottatte plandokumentene er Bergsgrav holdeplass endret fra LNFR til jernbaneformål i samsvar med gjeldende reguleringsplan for området. Bane NOR anser med dette innsigelsen fra Jernbaneverket, av 05.04.2016, som imøtekommet på dette punktet.

Kommentar:

1. Stasjonsområdet

Bane NOR har vurdert at revidert planforslag, der noe uteoppholdsareal er byttet ut med parkering, også er i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser. Kommunen ser ingen god begrunnelse for at hensettingsspor må lokaliseres på stasjonsområdet i Verdal sentrum, og har foreslått et område til dette sør for Bobyn. Rådmannen anbefaler at innsigelsen ikke imøtekommes. Planen legger opp til utbygging og fortetting i nærheten av kollektivknutepunktet Verdal stasjon. På sikt antas både behovet for uteopphold og parkering for reisende med jernbanen å øke.

2. Planovergangen i Nordgata

At planovergangen kan opprettholdes for myke trafikanter som en midlertidig løsning synes å være noenlunde i samsvar med bestemmelsen KPS har foreslått, men nå har Bane NOR i sin innsigelse satt frister for stenging. Permanent løsning må utredes og anlegges, og kommunen er opptatt av at det må finnes gode alternative løsninger. Fordeling av ansvar og kostnader har betydning for om dette er gjennomførbart innen angitt frister, men dette er ikke et planfaglig spørsmål, og heller ikke noe fylkesmannen skal ta stilling til i eventuell meklings.

Rådmannen anbefaler at innsigelsen imøtekommes, og forutsetter at Bane Nor bidrar med å utrede og gjennomføre alternative løsninger for kryssing av jernbanen i sentrum. Se også uttalelsen fra Nord-Trøndelag fylkeskommune.

Byggegrenser:

Bane NOR gjentar ikke innsigelsen ift. byggegrenser, men viser til at byggegrenser langs jernbanen ikke får noen juridisk bindende virkning. Byggegrense er et juridisk bindende linjesymbol i kommunedelplanen. Når [jernbanelovens § 10](#) overstyrer rettsvirkningen, har det liten hensikt å vise byggegrense langs jernbane. Ev. byggegrense kan gis status som retningslinje/veiledende, men da bør Jernbaneverket og kommunen være enige om hva som skal vises. Byggegrense langs nåværende jernbane anbefales tatt ut, da tiltak nærmere sporets midtlinje enn 30 m uansett må avklares med Bane NOR. Dette er ikke i samsvar med kommunens opprinnelige ønske om å avklare byggegrense langs sporet, men jernbaneloven har begrenset mulighetene.

Jernbanelovens § 10 gjelder trolig ikke for viste framtidige banetraseer. Dvs. for framtidig trase Kjæran - Verdalselva – Tinden og for framtidig industrispor over Kværners eiendom til Ørin Nord. Kommunen er interessert i at framtidige traseer sikres mot nedbygging.

Når det gjelder framtidig industrispor til Ørin Nord så har Bane NOR ikke myndighet på private spor. Her kan kommunen følgelig beholde 5 m byggegrense til hver side, som vist i planforslaget. Reguleringsplanen som oppheves sikret en 10 m bred korridor. Godstrafikk på jernbane er imidlertid et nasjonalt mål. Dersom det er ønskelig at Bane NOR involveres i prosjektet kan det være hensiktsmessig å sikre 15 m byggegrense til hver side, slik Jernbaneverket har anbefalt. Traséen videre nordover har i reguleringsplan for Ørin Nord 10 m byggegrense til hver side for industrispor. Statens jernbanetilsyn er ikke hørt i saken. Det anbefales at vist byggegrense beholdes, selv om denne er noe knapp.

Framtidig trasé over Verdalselva anses ikke like utsatt for nedbygging, og her vil det trolig være mer naturlig å høre Bane NOR dersom det mottas søknad om bygging mindre enn 30 m fra linja. På Tinden ligger en bebygd boligeiendom mindre enn 30 m fra framtidig trasé. På Kjæran er plankartet justert iht. eksisterende snuplass, slik at det ikke blir boligformål inntil linja.

Øvrige forhold tas til orientering. Dvs. at to tidligere innsigelser anses imøtekommet.

2 Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, 05.01.2017

Miljøvernabdelingen opprettholder sin innsigelse til «Småbåthavn Havfrua sør for Industrihavna».

Landbruksavdelingen:

Landbruksavdelingen viser til sin uttalelse ved 1. gangs høring, jf. brev datert 08.04.16 og vurderer det som klart positivt at kommunen i det foreliggende planforslaget har fulgt opp de innsigelser landbruksavdelingen la ned ut fra viktige regionale og nasjonale jordverninteresser. En juridisk bindende byggegrense «Langsiktig jordvern grense 2030»,

med tilhørende bestemmelse, er lagt inn både på Reinsholm og på Fætten, og i tillegg er krav om minimum utnytting på Reinsholm (B7 og B8), med 6 boenheter pr. daa, lagt inn. Landbruksavdelingen hadde primært sett at langsiktig jordverngrense ble lagt mellom byen og LNFR-områdene rundt hele byen. Prosessen har imidlertid ledet til at en juridisk bindende byggegrense er lagt mot sør og mot øst, der presset og behovet for en klargjøring var aller størst. Landbruksavdelingen aksepterer dette, og legger for øvrig til grunn at kommunedelplanens avgrensinger mellom byggeområder og LNFR-områder ligger som grenser i planperioden.

Landbruksavdelingen vurderer det videre som positivt at kommunen har hensyntatt flere av signalene som ble gitt knyttet til forestående planprosesser i form av retningslinjer til kommunedelplanen. Dette gjelder retningslinje til forestående detaljplanprosess knyttet til adkomstveg til/fra Reinsholmområdet i nordøst, og ikke minst bestemmelse og retningslinje til hensynssone/båndlegging for framtidig transportbånd. Det er viktig at de store jordvern- og landbruksinteressene ivaretas i disse planprosessene, og det er en god start at planmyndigheten i kommunedelplanen klargjør dette gjennom bestemmelse og retningslinjer.

Landbruksavdelingen vil være tydelig på at kalk- og fyllittsteinsforekomsten i Tromsdalen er av en slik dimensjon og verdi at vi legger til grunn at transportbånd fra Tromsdalen til Ørin må kunne etableres uten dramatiske konsekvenser for landbruket.

Landbruksavdelingen har ut over dette ingen ytterligere merknader til planen slik den nå foreligger.

Miljøvernavdelingen:

Miljøvernavdelingen viser til sin høringsuttalelse 8.4.2016. De vurderer det som positivt at flere av deres innspill er fulgt opp i revidert planforslag, bl.a. mht. støy, byggegrense mot sjø og vassdrag, forurenset grunn og fremmede arter. De registrerer videre at forslaget om småbåthavn på Ørin er opprettholdt. Småbåthavna er justert noe av hensyn til sikkerhet etter innspill fra Trondheim Havn IKS. Området er redusert noe i vestlig retning. De kan imidlertid ikke se at dette medfører at grunnlaget for vår innsigelse er vesentlig endret, og vil derfor opprettholde sin innsigelse til planens forslag om «Småbåthavn Havfrua sør for industrihavna». De viser til sin begrunnelse for dette i uttalelse til kommunedelplan Verdal by 2016 - 2030 av 8.4.2016.

Kommunalavdelingen:

Samfunnssikkerhet og beredskap: De viser til nylig utsendt brev fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, datert 9.12.16, med informasjon om virksomheter i kommunen som per 15. november 2016 er underlagt storulykkeforskriften. I Verdal kommune er dette Tine Meierier og NorFraKalk AS. I planforslaget slik det nå foreligger er det avmerket en hensynsone - faresone rundt anlegget til Tine meierier. Vi stiller spørsmål ved om dette ikke også vil være hensiktsmessig for anlegget til NorFraKalk AS. Dersom dette vurderes som aktuelt kan kommunen evt. ta kontakt med DSB for råd til dimensjonering av slik hensynssone.

Barn og unges interesser i planlegging: Ut fra kommunens forslag til bruk av arealene er det i det reviderte planforslaget foreslått en endring av nordre del av det foreslåtte uteoppholdsarealet mellom Tindved og siloene til parkering, mens søndre del fortsatt

ønskes å være uteoppholdsareal. Både sentrumsnære grøntarealer/uteoppholdsarealer og god parkeringsdekning ved kollektivknutepunkt er viktig i en god og langsiktig sentrumsutvikling, og i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, SPR-BATP. Dersom dette arealet skal omdisponeres til byutvikling i en eller annen form, må vektleggingen mellom grøntareal og parkering vurderes godt, også i lys av den fortetting som planlegges innenfor sentrumsområdet i planperioden, herunder må det vektlegges gode, varierte, og nok uteoppholdsarealer i sentrum, for alle aldersgrupper. Det er så langt vi kan se ikke fastlagt hvilken konkret bruk det aktuelle uteoppholdsarealet mellom Tindved og siloene skulle/skal tilrettelegges for. Vi minner om at Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen og dennes krav til fysisk utforming, pkt. a-d, må legges til grunn i ev. forestående planarbeid.

Ad tilføyselsen i bestemmelsene pkt.1.6.6., som lyder:

«I tilfelle der deler av uteoppholdsarealer dekkes innen eksisterende offentlig tilgjengelig friområde, opprettes et fond der det innbetales kr 10 000,- pr. leilighet som går til oppgradering og vedlikehold av friområder, lekeplasser og grøntareal i sentrum. Kravet til lekeapparat, punkt 11, kan da utgå».

Fylkesmannen kan ikke se at det er hjemmel i plan- og bygningsloven for å gi en slik bestemmelse. Manglende hjemmel medfører at bestemmelsen ikke er rettslig bindende. Bestemmelsen bør derfor tas ut.

Kommentar:

Miljøvernavdelingens opprettholdelse av innsigelse til småbåthavna tas til orientering.

At landbruksavdelingen ikke har innsigelse eller andre innvendinger til revidert planforslag tas til orientering.

Til Kommunalavdelingen:

Behovet for hensynsone - faresone rundt anlegget til NorFraKalk AS er vurdert i dialog med bl.a. DSB, Brann og redning samt bedriften selv. Hensynssone på 40 m er lagt omkring aktuelt anlegg ved NorFraKalk.

Barn og unges interesser i planlegging: Grøntareal i sentrum bør vektlegges høyt i forbindelse med at planen åpner for fortetting i sentrum. Det er behov for større møteplasser/parker. Parkering for reisende med jernbanen er også viktig, da det skal legges til rette for at flere reiser kollektivt, og ikke alle bor i sentrum. Foreslått parkeringsformål brukes også til dette i dag. Konkret bruk av uteoppholdsarealet på stasjonsområdet er ikke fastlagt, men Snøhetta viste noen ideer/eksempler i mulighetsstudien (bl.a. amfi, BMX- og skatepark). Studien viste også en framtidig gang- og sykkelbro over jernbanen i sør, som forbinder «stasjonsbyen» og «Tindve-byen». Kommunen har nylig anlagt skatepark på motsatt side av jernbanen. Det bør være en åpen prosess om utformingen av arealet, og befolkningen bør inviteres til å delta. Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen og dennes krav til fysisk utforming, pkt. a-d, vil bli lagt til grunn i ev. forestående planarbeid. Støy fra jernbanetrafiikk er imidlertid en utfordring her, da hele området ligger i gul støysone.

3 Nord-Trøndelag fylkeskommune, 10.01.2017

... Oversendelsesbrevet presenterer fem konkrete endringer samt noen rettinger i plankartet.

For endringene knyttet til småbåthavna og for trasé for framtidig industrispor viser vi til tidligere uttalelser.

Planovergangen i Nordgata

Planovergangen i Nordgata er vist som framtidig gang-/sykkelveg, med linjesymbol, da den skal holdes åpen for gående og syklende.

Det er viktig regionalpolitikk å sikre Trønderbanens framtid. Jernbanelinjes perspektivmelding med dobbeltspor på hele Trønderbanen innen 2050 bør være langsiktig mål i all planlegging.

Samtidig er jernbanen en barriere for livet langs Nordgata, og store deler av Verdalsøra. BaneNOR viser med rette til Regional plan for arealbruk i Nord-Trøndelag av 25.04.2013, «Tilrettelegging for utvidelse av jernbanelinja og sikkerhet langs linja skal vektlegges sterkere i takt med modernisering av togtrafikken». Retningslinjen støtter opp om at BaneNOR kan gjennomføre tiltak for å hindre påkjørsel. Behovet for kryssinger faller imidlertid ikke bort fordi om en overgang blir stengt. Retningslinjen gir i seg selv ikke BaneNOR en ensidig fullmakt til å stenge en ferdselsåre, uten å bidra i prosessen med å tilrettelegge til alternative kryssinger.

Etter hvert som Trønderbanen moderniseres, og samfunnssikkerhet vektlegges mer, bør en innse at kryssing i plan i Nordgata ikke er optimalt. På det tidspunktet stenging skal gjennomføres er det en problemstilling om fotgjengerundergangen mellom Nordgata og stasjonen gir tilfredsstillende standard for ferdselen, eller om det kan være et samfunnsøkonomisk grunnlag for en undergang eller ei bru for gangs- sykkeltrafikk som i dag krysser jernbanen i Nordgata.

Nordre del av området mellom Tindved/siloene og jernbanen ved planlagt perrong er endret fra uteoppholdsareal til parkering, og avgrenset iht. dagens parkering.

I vårt svarbrev til førstegangshøring skrev vi at Verdal har et godt utgangspunkt for å videreutvikle arealene satt av til uteoppholdsareal og friområder til gode byrom, parker og turdrag. Det er positivt at Johannes Minsaas plass, skateparken og arealet mellom Tindved/siloene og jernbanen er satt av til uteoppholdsareal. Videre påpekte vi at det positive med store og viktige byplangrep som økt utnyttning, reduksjon i parkeringsplasskrav og en satsing på sykkel, i tråd med nasjonale planretningslinjer og Regional plan for arealbruk.

I planforslaget som nå er på høring er deler av arealet mellom jernbanelinja og Tindved/siloene endret fra uteoppholdsareal til parkering. Det er uheldig å omdisponere grøntområder til parkering, særlig om parkeringsbehovet allerede er dekket ved det opprinnelige planforslaget. Det foreslåtte parkeringsarealet skal fungere som innfartsparkering ved jernbanestasjonen. Innfartsparkering ved knutepunkt for persontrafikk er i tråd med regionalpolitiske retningslinjer, og ved etablering av ny sideplattform på vestsiden av jernbanesporet kan det være hensiktsmessig med en sentral parkeringsplass på denne siden av jernbanen. En parkeringsløsning under bakken kan være det beste grepet, uavhengig av om bakkeplanet blir brukt til grøntområde eller jernbaneformål.

Dess mer kommunene tar statens signaler om fortetting, tilrettelegging for gåing og sykling i byene, alt i alt gjennomfører ideen med knutepunktsutvikling som fremmer kollektivtrafikk, dess mer konfliktfyllt blir det at jernbanen båndlegger arealer i knutepunktet ut over det som er nødvendig for effektiv tog- og terminaldrift. Vi mener at det ligger et potensiale i større fokus på planlegging og eiendomsutvikling for å sikre jernbanen effektive arealer for funksjoner som hensettingsspor utenfor sentrum.

Kulturminner nyere tid:

Kommunen har på bakgrunn av vår tidligere uttalelse valgt å ta ut Øysteins gate 1 («Arken») fra bevaringsområdet. Grensen for bevaringsområdet i Nordgata er justert og ligger nå mellom Nordgata 32 og Øysteins gate 1, og endringen er tatt inn i plankartet. I rådmannens og komiteens innstilling står det imidlertid i pkt. 3 c) (eller pkt. 2 c) i rådmannens innstilling) at Øysteins gate 1 (gnr. 19 bnr. 72 «Arken») tas ut av området for bevaringsverdig bebyggelse, og grensen for bevaringsverdig bebyggelse settes vest for innkjøringen til MB Landstadsgate.» Siste passus i denne setningen er ikke å tråd med grensejusteringa i plankartet eller i kommunens kommentarer på bakgrunn av fylkeskommunens uttalelser. Det er derfor nærliggende å tro at dette er en feil, som vi råder dere til å rette opp i.

Vi har, i forbindelse med denne uttalelsen, registrert at både Øysteins gate 1 og Maritvold barnehage (gnr. 19 bnr. 679) har fått grå SEFRAK-trekant på kartet, og med det fått status som revet eller fjernet. Vi stiller spørsmål ved dette, og ber dere rette det opp i matrikkelen.

Bestemmelser og retningslinjer

Den generelle bestemmelsen § 1.8.1 er, som tidligere nevnt, en god og dekkende bestemmelse mht. bevaringsverdig bebyggelse. Denne bestemmelsen sørger for at kommunen må vurdere søknadspåliggende tiltak opp mot eventuell verneverdi uavhengig av bygningens alder.

Vi anbefaler likevel at retningslinjen som omhandler SEFRAK-bygninger endres til «Før ombygging eller riving av bygninger oppført før 1930 godkjennes, skal hensynet til verneverdi vektlegges. I tvilstilfeller kan det hentes inn uttalelse fra regional kulturminnemyndighet.» Årstallet 1930 er valgt etter en gjennomgang av bygningsmassen innenfor planområdet.

Lektor Musums gate 15

Vi har tidligere påpekt at Lektor Musums gate 15 bør tas inn som bevaringsverdig bebyggelse i kommunedelplanen. I forbindelse med en gjennomgang av fredningsverdige kulturminner i Nord-Trøndelag, mener Riksantikvaren at snekkerverkstedet med hovedhus og hage, er i fredningsklasse. Fylkeskommunen vil derfor vurdere om det skal startes opp fredningssak på eiendommen. Dette innebærer at eiendommen må få hensynsone d) i kommunedelplanen, som område for påvente av vedtak etter kulturminneloven. Om fredningssaken offisielt blir opprettet, kan eier søke om tilskudd til bevaring gjennom Riksantikvarens tilskuddspost for freda bygninger og anlegg.

Det kan gis bestemmelser til hensynsone d). Vi anbefaler at hensynsonen gis en bestemmelse som følger: «Alle tiltak på bygningene i Lektor Musumsgate 15, som går ut over ordinært vedlikehold, skal sendes til regional kulturminnemyndighet for uttalelse.»

Bakketun folkehøyskole

Bakketun folkehøyskole er fredet etter kulturminneloven § 15. Hensynsone d) som er lagt over bygningen bør gis følgende bestemmelse: «Bakketun Folkehøyskole er fredet ved vedtak etter kulturminneloven og skal forvaltes i henhold til bestemmelser i fredningsvedtaket og kulturminneloven i tillegg til plan- og bygningsloven.»

Veita

Det er lagt hensynsone c) over store deler av Veita. Imidlertid er paviljongen i Moeparken ikke tatt med. Fylkeskommunen mener at paviljongen er en viktig del av miljøet ved Rostad gård og parken som bør bevares. Vi anbefaler derfor at det legges hensynsone c) med retningslinjer over paviljongen.

Kulturminner eldre tid:

Vi viser til våre tidligere merknader til planforslaget og ser at disse er kommentert og korrigert ved nytt offentlig ettersyn. Vi har ingen ytterligere merknader til det nåværende planforslaget.

Kommentar:

Planovergangen i Nordgata: Se kommentar til Bane NOR. Innspillene fra fylkeskommunen tas med i eventuell mekling. Både kommunens gatebruksplan og Jernbaneverkets hovedplan for Verdal stasjon tar opp dette med kryssing av jernbanen dersom planovergangen stenges.

Nordre del av området mellom Tindved/siloene og jernbanen ved planlagt perrong er ved andre gangs offentlig ettersyn endret fra uteoppholdsareal til parkering, og avgrenset iht. dagens parkering. I gjeldende kommunedelplan fra 2007 er dette parkering og jernbaneformål, så det er egentlig ikke en omdisponering av et friområde. I reguleringsplan med planident L2000014, er det også vist parkeringsformål på noe av Jernbaneverkets grunn. Da kommunedelplanen ble vedtatt i 2007 var ikke denne reguleringsplanen med i listen over planer som fortsatt skal gjelde, men den er ikke formelt opphevet ennå.



Planident L2000014, vedtatt 27.04.2000
(Bebyggelsesplan Jernbanegata/Verdal stasjon).



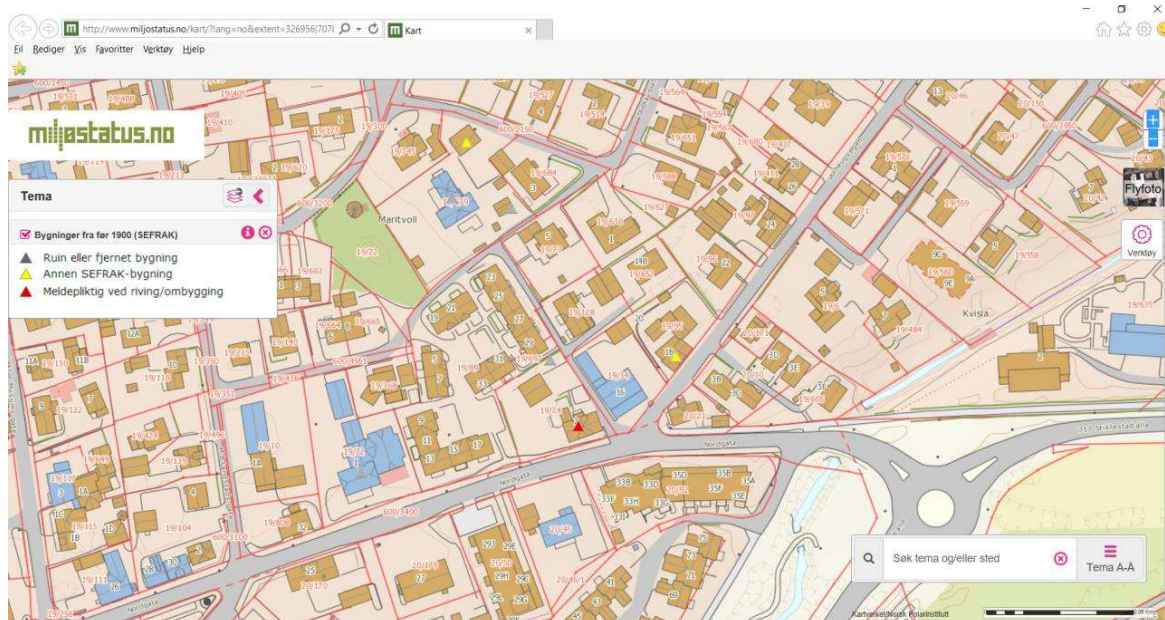
Andre høringsversjon kdelplan

I likhet med fylkeskommunen stiller kommunen spørsmålstegn ved nødvendigheten av et hensettingsspor ved kollektivknutepunktet. Kommunen har også foreslått areal for dette utenfor sentrumssonen (sør for Bobyn på motsatt side av Verdalselva).

Kulturminner nyere tid:

Det er kun Øysteins gate 1 («Arken») som er tatt ut fra bevaringsområdet. Det var en skrivefeil at grensen for bevaringsområdet dermed skulle settes vest for innkjøringen til MB Landstadsgate, da det også ville medført å ta ut Nordgata 32. Sakspapir, innstilling og vedtak skal ikke endres i ettertid, men vedtaket ble fulgt opp iht. det som var intensjonen i første del av setningen.

Når det gjelder SEFRAK-registreringer i Øysteins gate 1 og Maritvold barnehage (gnr. 19 bnr. 679), så skal kommunen kvalitetssikre dette.



SEFRAK-registreringer på Miljøstatus.no pr. 16.01.2017.

Bestemmelser og retningslinjer: Generell bestemmelse § 1.8.1 om bevaringsverdig bebyggelse er justert iht. innspill fra fylkeskommunen, slik at retningslinjen som tidligere omhandlet SEFRAK-bygninger (bygg før 1900) nå omfatter bygninger før 1930.

Lektor Musums gate 15 er tatt med som bevaringsverdig bebyggelse iht. innspill fra fylkeskommunen.

Bakketun folkehøyskole: Hensynsone d) som er lagt over bygningen er supplert med bestemmelse iht. fylkeskommunens innspill.

Veita: Det vises til kommunestyrets sak 64/14 den 16.06.2014 om «[Plan for utvikling av Moparken](#)». I denne utviklingsplanen er paviljongen omtalt flere steder. Både parken og paviljongen er endret noe siden åpningen i 1911. Paviljongen ble flyttet nærmere elva etter oppfylling på 1950-tallet. Den ønskes bevart, men er i dårlig stand, og vurderes flyttet opp til historisk sone oppe ved minnesteinen. Det er ikke umiddelbar fare for tap av paviljongen, men den tenkes flyttet. Det jobbes videre med dette. Det anses følgelig ikke hensiktsmessig eller nødvendig å utvide bevaringsområdet med paviljongen.

4 Kystverket, 06.01.2017

... Planen skal i en overgangsperiode erstatte mer enn 100 eldre reguleringsplaner som skal

oppheves, og etter Kystverkets mening bør en kommunedelplan som blir styrende for tiltak i en periode uten gjeldende reguleringsplaner, inneha noe bedre styringssignaler for overgangssonen

mellom sjø og land i de store utbyggingsområdene på Ørin. Dette er kommentert i vår planuttalelse 08.04.2016 ved første gangs høring, samt i våre tilbakemeldinger med forslag

til endringer 05.10.2016 og 10.10.2016 etter forespørsler fra planlegger. Da spesielt med tanke på å unngå oppføring av permanent bygningsmasse for nært sjø, sett i forhold til at det eventuelt skal kunne anlegges nye kaier med dybdebehov i området.

Grunnlagsskartet er nå ajourført for siste års utfyllinger/kai på industriområdet slik vi bemerket i tidligere uttalelse. Planforslaget viser ellers overgang land/sjøformål, uten planavklaring for nye kaier og/eller dybdebehov ved disse. Byggegrense er iht. bestemmelse 1.6.1 lagt i kystkonturlinjen (samme som formålsgrensen mellom trafikkområde sjø og næringsarealet). Av den kommunale saksprotokollen 22.11.2016 går

det fram at kommunen ikke finner grunn til å fastsette mer detaljering før ved senere reguleringsarbeid for området. Kystverket tar dette til etterretning.

Planen åpner slik sett for alle tiltak helt til formålsgrensen (sjøkanten) med mindre det er satt krav til reguleringsplan før utbygging.

Kravet til reguleringsplan før utbygging er satt i reguleringsbestemmelse 1.2 / 1.2.1, men med unntak, herunder også for næringsområda på Ørin. Da på visse vilkår, bl.a. opp til visse størrelse og ubegrenset antall.

Vi rår til at bestemmelsen 2.1 første kulepunkt «eksisterende bebyggelse» og 2.9.1 «nåværende bebyggelse» tidfestes til «på planvedtakstidspunktet» og/eller vises i plankartet. Planen antas å være bestemmende en tid framover.

Vi rår forøvrig til at bestemmelse 2.9.1 utvides med følgende. «Utvidelse av bygninger eller

endringer av bruken nærmere enn 20 m fra formålsgrensen mot sjø gjelder midlertidige bygninger som haller, lagerbygg, skur og midlertidige bygninger inntil det foreligger detaljplan for området».

Dette for best mulig å kunne ivareta personsikkerheten i bygninger nært opp til et anløpssted for større skipstrafikk der skipsstørrelser og typer kan medføre betydelig fare/skade ved påkjøring. Overhengende baug, sideparti ved uforutsatte hendelser/påkjørsler, evt. også en svingende kran fra skip ved kai skal hensyntas i planleggingen, med byggegrense/avstandskrav til bygninger fra kaifront, eller også avstand

fra fyllingsskråninger der disse skal utgjøre støtareal utenfor bygninger. Ikke minst viktig

når bestemmelsene 1.4.3 sier at mest mulig av godstransport skal kunne avvikles med jernbane- eller sjøtransport og plandokumentet tilkjennegir at området skal kunne anløpes

av relativt store og tunge skipsstørrelser (dimensjoner 60.000 dwt med lengde/bredde/dybde v/last på hhv 220m/33m/13m). Disse krever stort manøvreringsareal

for å redusere fart og/eller for å snu.

Havneområde (land) vil også være tilvarende utsatt i ytre del, noe som bør gjenspeile seg i

bygningstyper og bruken av disse på ytre molo.

Vi har ikke innvendinger til at kraner, kranbaner og/eller andre typer

lasteapparater/transportbånd kan unntas fra plankravet i en overgangsperiode, uten at det nødvendigvis gis åpning for all permanent bygningsbruk helt til formålsgrensen mot sjøarealet her.

I bestemmelse 3.4.1 kan ordet «oppankring» etter vår mening byttes ut med «manøvrering»

og anløp kaier i området».

Videre bør ny ramme med (rød) tekst i 3.4.1 korrigeres. Havne og farvannsloven gjelder både på sjø og land. Slik sett vil det være mer korrekt at den plasseres felles for flere arealformål da den ikke gjelder spesifikt for bare «Havn (land)».

Alle tiltak i sjø skal godkjennes etter havne- og farvannsloven, herunder også tiltak på land

dersom disse har betydning for ferdsel/sikkerhet på sjø. Eksempelvis tiltak på land som medfører ny eller økt bruk av bestemt sjøområde eller lyssetting/lysbruk på land som medfører betydelig reduksjon av synbarhet til navigasjonsinstallasjoner mm. Unntak fra planer skal forelegges Kystverket der disse kan ha betydning for de forhold som skal ivaretas etter havne og farvannsloven. Ellers skal forhold/tiltak som kan få innvirkning på

etablerte navigasjonsinstallasjoner, og bruken av disse, forelegges Kystverket. Forøvrig andre tiltak som er unntatt fra lokalt havnemyndighet som eksempelvis bruer, luftspenn, farvannsskilt osv. I hovedsak vil tiltak i dette planområdet kreve tillatelse av lokal havnemyndighet (jfr. definisjon i havne- og farvannsloven).

I bestemmelse 3.4.2 er det også benyttet «nåværende» bebyggelse». Dette bør tidfestes til

bebyggelse ved planvedtak. Med mindre kan det tolkes ulikt, kanskje også den til enhver tids nåværende bebyggelse, noe som neppe er meningen.

Forøvrig bør første setning strammes opp til å gjelde nødvendige kontorfasiliteter for virksomheter i havneområdet.

3.4.5 Denne bestemmelsen bør også tas inn under næringsformålet på Ørin.

6.1.2 Det som er avklart i reguleringsplan (PlanId 2002/002) som skal gå ut bør så langt råd gå fram av dette nye plandokumentet. Dersom det også er kartfesta bør det framstilles

her, om nødvendig med eget kartvedlegg.

6.1.3 Tillegg: Fjerning og/eller reetablering av navigasjonsinstallasjoner skal godkjennes av

Kystverket. Dersom nyetablering skal skje må det foreligge plan for slik etablering, godkjent

av Kystverket.

Kommentar:

Eksisterende bebyggelse i punkt 2.1 første kulepunkt (og andre kulepunkt) er ikke tenkt knyttet til kun bebyggelse som foreligger på planvedtakstidspunktet. Så å endre på dette blir ikke iht. kommunens intensjon.

I punkt 2.9.1 er ikke «nåværende bebyggelse» brukt, men «nåværende næringsbebyggelse». Dette er et formål, ikke en konkret bebyggelse. Alle arealformål er enten nåværende eller framtidig (se plankartets tegnforklaring), og dette sier noe om området er tatt i bruk til formålet eller ikke da planen ble utarbeidet. Dette vil følgelig være knyttet til planens vedtakstidspunkt.

Kystverket synes forståelig nok noe skeptisk til planens svært romslige byggegrense mot sjø kombinert med foreslått unntak fra plankrav. Deres forslag til supplering av punkt 2.9.1 innebærer, slik vi ser det, ønske om plankrav for permanente utvidelser/endringer 20 m fra sjø, og innskrenker således første ledd i 2.9.1. I en reguleringsplan kunne en

sett flere forhold i sammenheng, slik som f.eks. kaianlegg, fyllingsfot i sjø, stabilitet, bølgepåvirkning, byggegrense mot sjø og personsikkerhet. Det anses imidlertid ikke nødvendig å avklare dette i en reguleringsplan. Det er trolig få motstridende interesser i området i dag, men dette kan endre seg over tid. Sikkerhet ift. flere tema kan likevel utredes på tiltaksnivå ifb. den enkelte byggesak. Det synes noe rart å gjøre unntak fra plankravet i en overgangsperiode. Innspillet er ikke imøtekommet for arealformålet nåværende næringsbebyggelse (der Kværner er en stor grunneier i dag) eller i havneformålet på land, der lokalt havnevesen trolig har litt styring med det som skjer. Svært mye av havneformålet på land ville da blitt omfattet av et slikt plankrav.

§ 3.4.1: Ordet «oppankring» er byttet ut med «manøvrering og anløp kaier i området».

Havne- og farvannsloven gjelder uavhengig av kommunedelplanen, så henvisninger er kun påminnelser. Planens henvisninger til annet lovverk er satt som retningslinjer. I § 3.4.1 (havn på land) henvises det til § 6 (bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone), og hvor strandsone er forklart. Havne- og farvannsloven er dermed omtalt både under sjø- og tilliggende landareal, uavhengig av arealformål.

Begrepet «nåværende» i bestemmelse § 3.4.2 gjelder et arealformål, ikke en konkret bebyggelse.

§ 3.4.2: Første setning er strammet opp til å gjelde nødvendige kontorfasiliteter for virksomheter i havneområdet.

§ 3.4.5 om lys/lyskilder er også tatt inn under § 2.9.8 for næringsbebyggelse på Ørin.

§ 6.1.2 Mudringsområdet er ikke vist i plankartet til PlanId 2002002, men det er antydnet mudring i flere områder i konsekvensutredningen (utenfor Kværner og utenfor da planlagt utfyllingsområde på Ørin nord). To andre masseuttak var da planlagt i nærheten; Mudring i forbindelse med dypvannskai (tiltak 2) og privat masseuttak ved utløpet av Verdalselva (tiltak 3) og Fylkesmannen i Nord-Trøndelag ønsket at disse skulle tas med ved vurderinger av hovedtiltaket. Reguleringsplanen (oppfyllingsområdet på Ørin Nord) ble imidlertid delvis endret i 2007, og kommunen har ikke noen samlet oversikt over ev. mudringstillatelser. Bestemmelsen er hverken spesielt avklarende eller begrensende. Tilhørende § 1.9.9 første ledd er hentet fra reguleringsplan som skal oppheves. Temaet er tatt opp med fylkesmannen, men det foreligger ingen endelig avklaring. Planen beholdes følgelig uendret ift. dette temaet.

§ 6.1.3 er supplert iht. råd fra Kystverket.

5 Naturvernforbundet, 07.01.2017

... Det reviderte planforslaget har i liten grad imøtekommet de synspunktene vi gjorde rede for i den første uttalelsen. Vi ser oss nødt til å understreke vår protest på følgende områder:

- Omdisponeringen av Fættaskogen til næringsareal. Ei framtidig jordvern grense vil ikke være effektiv med mindre den følger et tydelig landskapselement. Det er derfor ikke en god ide å hugge skogen og så sette jordvern grensa ute på åkeren.
- Tapet av skogen vil forringe bolystverdiene og nærturkvalitetene på Fætta. Dette har ikke blitt konsekvensutredet.

- Industriområdet har en del areal som står ubrukt. Et tiltak for å komme denne situasjonen til livs ville være å gi kommunedelplanen et stramt regelverk med differensierte krav til arealutnytting, tilpasset hvilken type virksomhet som skal foregå der. Forslaget på minimum 25 % BYA uansett virksomhet er ikke tilstrekkelig.
- Unødvendig mye dyrkamark forbeholdes framtidig boligutbygging:
 - Kommunen erkjenner i kommentar til vår uttalelse at «planen legger til rette for flere boenheter enn behovet tilsier». Det betyr at de framtidige boligområdene med størst verdi for matproduksjon bør tas ut av planen.
 - Noen boligområder åpner for utbygging med lav utnyttingsgrad. Dette gjelder for eksempel Bergsmyr hvor dyrkamark omdisponeres til eneboliger. Kommunen forsvaret dette med at «landbruksmyndighetene ikke har hatt innvendinger til dette». Har ikke kommunen et selvstendig ansvar for å ta vare på dyrkajorda?
- Naturvernforbundet gjentar at aktiv transport, kollektivtrafikk og biltrafikk ikke er sett i sammenheng i planen. Kommunen argumenterer for eksempel med at økt areal til sykkelparkering og redusert areal til bilparkering «kan virke diskriminerende på de som er nødt til å kjøre bil». Da har en ikke tatt høyde for at en stimulering til aktiv transport og kollektivtrafikk vil frigjøre parkeringsareal. Dagens situasjon er at svært mange parkeringsplasser er opptatt med biler til folk som strengt tatt kunne latt være å kjøre. Imidlertid er det ikke attraktivt å velge annen transportform, verken med tanke på bekvemmelighet eller økonomi. Når kollektivtilbudet og tilrettelegging for syklist blir bedre så vil det også bli plass til de som er nødt til å kjøre bil. Derfor:
 - Både for detaljhandel og kontorbygg bør det fastsettes at for 75 m² BRA skal det anlegges maksimum en parkeringsplass for bil, samt (kun for detaljhandel) tre oppstillingsplasser for sykler.
 - Ny parkeringsplass ved rådhuset er ikke riktig prioritering.
- Vedrørende småbåthavna støtter vi innsigelsen fra Fylkesmannen.
- Naturvernforbundet anbefaler at den nye avlastningsveien til industriområdet blir lagt inntil E6, fram til Venusvegen. Dermed vil en få samlet trafikkbelastningen og Fætten-området kan fortsatt stå åpent mot fjorden.

Forøvrig viser Naturvernforbundet til den opprinnelige høringsuttalelsen.

Kommentar:

Naturvernforbundet har et poeng mht. jordverngrenser og at planen legger til rette for mer boligareal enn behovet er i planperioden, men dette anses forklart tidligere.

Bolyst er ikke tema i konsekvensutredningen, men tap av nære turområder er nevnt. Vi ser ikke nødvendigheten av å skjerpe kravet til antall boenheter pr. daa på Bergsmyr i Vinne. Kommunen bør ha et variert boligtilbud, og her er det mulighet for åpen småhusbebyggelse nært sentrum, noe som vil bli vanskelig å få til i framtida. Utover dette gjentar Naturvernforbundet momenter fra tidligere høringsuttalelse, som anses besvart tidligere, i konsekvensutredninger og kommentar til høringsuttalelser.

6 Fætten Vel, 05.01.2017

Kommentar til «Oppsummering og vurdering av høringsuttalelse» 06.10.2016 og protokoll fra KPS-møte 22.11.2016.

Generelt

Kommunen har de siste tre år arbeidet med revisjon av kommunedelplan for Verdal by. Fætten Vel har laget høringsuttalelse samt deltatt i en rekke møter der saken er behandlet. Ved valget i september 2015 gikk Arbeiderpartiet sammen med Høyre og Kristelig folkeparti. Disse partiene har tilkjennegitt at de går inn for at hele Fætten i framtida skal øremerkes for næringsvirksomhet. I første omgang utvides industriarealet med ca. 250 mål ved at store deler av den resterende Fættenskogen raseres. Dessuten skal 7 mål av jordbruksarealet på Storstad legges ut til næringsformål. Ingen av de forslag som Fætten Vel har lagt fram når det gjelder bevaring av Fættenskogen, nye boliger på Fætten, forslag til vegløsninger med mer, har flertallspartiene tatt hensyn til. Saken er behandlet i komiteen Plan og samfunn, der flertallet støtter Arbeiderpartiets iherdige arbeide for rasering av Fætten.

Planen er ute på ny høring før endelig behandling i kommunestyret våren 2017.

Dokumentet er sendt til en rekke av de som har merknader til planforslaget, men det er ikke sendt til viktige høringsparter som f.eks. Naturvernforbundet og Fætten Vel.

Dette kan tyde på at man forsøker å unngå at kritiske kommentarer skal komme fram.

Det dokument som nå legges fram er mangelfullt, og inneholder kommentarer som er svært motstridende. Det påstås f.eks. at det ikke kan tillates bygging av nye boliger på Fætten, samtidig som det hevdes at det ikke er tatt endelig stilling til dette spørsmålet. En absurd påstand om at en framtidig trase for et eventuelt transportbånd for transport av kalk fra Tromsdalen må legges tett inntil Flyvegen på grunn av frykten for 200 års flom. (I en slik katastrofesituasjon vil hele Ørin industriområde og Verdal Havn bli ødelagt.)

En rekke av de forslagene som administrasjonen legger fram er mangelfullt utredet. Det henvises til at det er behov for en videre utredning (Eks. utbygging av Ørin Nord - transportbånd - veg til industriområdet). Planforslaget er derfor så mangelfullt at det burde ikke vært fremmet for sluttbehandling i kommunestyret, da det kan medføre at de folkevalgte organer treffer beslutninger som får uoversiktlige konsekvenser, og som kan medføre en uønsket rasering av friområder og boligområder i nedre del av kommunen. Saksbehandler begrunner en del av sine påstander med at «dette er kommunens syn på saken, dette er allerede vedtatt osv.» Verdal kommune har foreløpig ikke noen bestemt holdning til Kommunedelplan Verdal By 2016-2030. Kommunens høyeste organ, kommunestyret skal sluttbehandle saken i løpet av våren 2017. Dersom man benytter uttalelser fra ordfører eller fra komiteer som behandler planen som grunnlag for at dette er kommunens endelig syn på saken, vil en ny behandling i kommunestyret være uten mening. Dersom kommunens saksbehandlere, eller politikere som tilhører flertallsgruppen i kommunestyret er av den mening at saken allerede er avgjort, vil dette være et forsøk på å sette til side demokratiets spilleregler.

Den grunnleggende innvending mot forslaget til Kommunedelplan Verdal by 2016-2030, et at forslaget har som hensikt å legge til rette for næringslivets behov for arealer, og at næringsinteressene anses som viktigere enn interessene til innbyggere som i dag bor i kommunen.

Vi vil nedenfor kommentere en del av påstandene fra saksbehandler, og vi ber om at kommentarene blir gjort kjent blant de folkevalgte som skal sluttbehandle saken.

1. Utvidelse av industriarealet sørover fra nåværende grense

Dette er et av de mest kontroversielle forslagene i kommunedelplanen. Diskusjonen er basert på påstander fra ordføreren og Arbeiderpartiets politikere om at det er et stort press fra bedrifter som ønsker å etablere seg i kommunen. Problemstillingen settes på spissen ved at en bedrift går ut i media og truer med at de vil måtte flytte til en annen kommune, dersom de ikke får anledning til å etablere seg i det som gjenstår av Fættenskogen. Det er aldri blitt lagt fram noen dokumentasjon som viser at det foreligger en lang rekke søknader fra bedrifter som vil etablere seg på Ørin. Prognosene for fremtidig oljeindustri kan tyde på at behovet for produksjon av oljeinstallasjoner på Ørin vil bli borte i en ikke alt for langt tidsperspektiv.

Ved at kommunen nå har oppjustert prisene for salg og leie av industritomter, virker det som om etterspørselen av nye arealer allerede har avtatt i betydelig grad.

Administrasjonen legger til grunn for sine forslag at det er behov for ca 200 mål nytt industriareale, og at eneste måte å løse dette problemet på er å rasere Fættenskogen, samt å båndlegge hele natur-, landbruk- og boligområdene på Fætten for fremtidig næringsvirksomhet.

Fætten Vel har lagt fram dokumentasjon som viser at det er store arealer ledige på eksisterende område. (Ca. 450 mål inklusive Ørin Nord).

Ørin Nord er allerede regulert til næringsformål. Ordføreren går stadig ut med informasjon om at oppfylling og klargjøring av området vil koste mere enn 100 millioner kroner. Fætten Vel har innhentet beregninger som viser at dette kan gjøres til betydelig lavere kostnader.

Dessuten vet vi at bedrifter er ferd med å flytte ut, noe som vil redusere det påståtte presset på eksisterende område.

Disse argumenter ser ikke ut til å påvirke hverken ordføreren eller regjerende samarbeidsparter. Flertallspartiene syn er at de er villige til å ødelegge et jordbruks- fritids- og boområde der folk har bodd i mere enn 200 år, for å imøtekomme eventuelle fremtidige industriinteresser.

2. Vegløsning

Dagens transport av kalk fra Tromsdalen foregår med lastebil. Dette innebærer en stor sikkerhetsrisiko for andre trafikanter og store ulemper for beboerne langs vegen.

Naturvernforbundet og en av medlemmene i vår forening har lagt fram en grundig redegjørelse som viser problemene som kalktransporten medfører.

I planforslaget som kommunens planleggere legger fram, er det foreslått en ny vegtrase fra krysset mellom svenksveien - FV72 og E6, tvers over jordbruksområdene og ut til Flyvegen. Dette forslaget har møtt stor motstand fra eiere av jordbruksareale.

Vegmyndighetene har foreløpig ikke tatt stilling til forslaget. Uansett er en løsning foreløpig ikke med på statens forslag til bevilgninger til vegformål i nåværende langtidsplan for fylket. Det synes derfor som at kalkbilene fortsatt må kjøre over det belastede krysset mellom E6 og Havnevegen. De utbedringer som siste høst ble foretatt med kommunens bistand, innebærer ingen løsning på trafikkproblemet.

Fætten Vel har foreslått en rimeligere løsning med en ny avlastningsveg fra en rundkjøring ved krysset for svenskvegen Fv72 (E6), og langs riksvegen til Venusvegen. Dette forslag har kommunens planleggere sett bort fra. Konsekvensen er at

kalktransporten de nærmeste ti-årene vil foregå med lastebil som må krysse E6 på rundkjøringene på Havnevegen.

3. Utnyttelse av kalkforekomstene i Tromsdalen

De enorme kalkforekomstene i Tromsdalen er en av de viktigste ressurser for industriell næringsvirksomhet som i dag finnes langs Trondheimsfjorden. De representere sannsynligvis større verdier enn skogbruk og landbruk. Verdalsbruket, som eier over 60 % av det totale areal i Verdal, har eiendomsretten til disse enorme verdier.

(Verdalsbruket eies av forsikringsselskapet Storebrand.)

Retten til uttak av kalken er overlatt til store utenbygds bedrifter, uten at kommunen eller dens innbyggere har mulighet for å influere på driften. Inntektene føres ut av kommunen, og kommunen står kun tilbake med skattepenger fra en del arbeidere som arbeider med kalken.

Men kommunens innbyggere må tåle belastningen med at store naturområder ødelegges, med forurensning fra kalkbrenning, og med store belastninger og farefulle utfordringer for trafikanter og beboere langs riksvegen.

Kommunen solgte Verdalsbruket i 1912. Den gang var argumentasjonen at en kommune styrt av folkevalgte institusjoner ikke var i stand til å drive og forvalte store næringsbedrifter. I dag har Verdal kommunes folkevalgte politikere begrenset mulighet for å øve innflytelse på hvordan verdiene i Tromsdalen forvaltes.

Det eneste virkemidlet innbyggerne i Verdal har til å sørge for en viss kontroll med kalkvirksomheten, er at våre politikere vedtar planer som regulerer disponering av arealer, planer for utbygging av veger og andre transportformer, og sørge for at lover om miljø og forurensning blir overholdt.

I forslaget til kommunedelplan finnes ingen forslag som viser hvordan innbyggerne i Verdal kan skaffes inntekter fra de enorme naturrikdommer som finnes i kommunen, eller hvordan man kan begrense skadevirkningene av at kapitalkrefter utenfra utnytter disse ressurser. Det synes som om ordfører og samarbeidende partier kun arbeider for at disse kapitalkreftene kan få operere på mest mulig gunstige vilkår.

4. Transportbånd for kalk

Eierne av kalkforekomstene forutsetter en økning av produksjon ved kalkbrenningsanleggene på havneområdet. Eierne har uttalt at derom produksjonen kommer opp i volum som betinger uttak av over 4 millioner tonn pr år, må transporten av kalken flyttes fra lastebiler til en annen transportform. I dag er uttaket på ca 1.8 mill. tonn. Eierne har søkt om konsesjon for å doble uttaket. En slik konsesjon bør ikke innvilges før alternativ transport er på plass.

Det foreligger forslag om et transportbånd lagt i såkalt culvert. I det foreliggende planforslag ser det ikke ut til at ordfører eller samarbeidende partier har til hensikt å legge begrensninger på hvor mye kalk eierne kan ta ut. Tvert imot starter man planlegging av bygging av transportbånd, og båndlegger store arealer til dette formål. (Ca. 74,5 da.)

Fætten Vel har foreslått at traseen for eventuelt transportbånd legges slik at det blir til minst mulig skade for miljø, landbruk og friluftsliv. Traseen gjennom det gamle flyplassområdet på Fætten, må legges i skillet mellom jordbruksområdet og det fredete naturvernområdet. Dette har støtte både fra jordbruker og kalkprodusenten.

Transportbåndet lagt i rør dekket av jordvoll vil bli en effektiv molo som hindrer sjøvann i å flomme ut over åkeren.

Planleggernes argument om at 200-års flom gjør at transportbåndet må legges langs Flyvegen er absurd. Det er ingen høydeforskjell mellom grensen mot naturvernområdet og arealet langs Flyvegen. Likevel foreslår kommunens planleggere at traseen legges langs Flyvegen. Dette vil ødelegge for eksisterende og fremtidige boliger, noe som sannsynligvis inngår i planleggernes langsiktige strategi om at Fætten ikke skal være noe fremtidig boområde.

Det vil også medføre problemer for barnehagen som ligger ved Flyvegen.

5. Boliger på Fætten

Fætten vel har foreslått at det avsettes arealer for 6 nye boliger langs Flyvegen fra hangaren mot eksisterende boliger, 10 boliger på begge sider av Fættenvegen gjennom Kjærmarka fra E6 til Storstadeiendommen og 25 boliger i Soria Moria parken.

I forslaget til kommunedelplan (side 85) står det: «Det er ingen av de overforstående vurderinger som tilsier at Fætten ikke kan være et velegnet boligområde pr. i dag... På lang sikt kan konfliktgraden økes om det tilrettelegges for boligbygging. Et mulig fremtidig behov for å utvide industriområdet sørover kan også bli vanskeliggjort om boligformål er prioritert arealbruk her.» Denne konklusjonen blir med andre ord brukt som argument mot boligbygging på Fætten.

I sin vurdering av høringsuttalelsene sier kommuneplanleggeren at Fætten Vels forslag til boligområder og kolonihage allerede er konsekvensutredet. «Vi kan ikke se at det er mottatt nye opplysninger som tilsier ny vurdering». Likevel synes det som om det er foregått en endring av planleggernes holdning til boliger på Fætten. I det nye dokumentet heter det på side 38: «Fættenområdet er ikke øremerket som fremtidig område for industri. Ingen må flytte, men det legges ikke til rette for nye boligområder.»

Hva er egentlig argumentene for å nekte ny boligbygging? Dette må planleggerne utdype nærmere. Er det fortsatt slik at man vil behold en mulighet for at man i fremtiden kan disponere Fætten til næringsformål?

6. Fætten Vel foreslår at følgende tiltak tas inn i planen:

- A. Ingen utvidelse sørover av industriarealet/Verdal industripark (VIP): Innenfor dagens areal – inkl. Ørin Nord er det tilgjengelig ca. 450 mål. Det er derfor ikke behov for å utvide arealet sørover. Det foreslås en avgrensning med en «grønn strek» som markerer skillet mellom industriområdet og Fættensbogen i sin nåværende utstrekning.
- B. Fætten – et område for landbruk, boliger, fritidsaktiviteter, fredet område for fugler og dyr: Det har bodd folk på Fætten i over 200 år. Opp gjennom tidene har folk og dyr, og genuin natur levd i et fruktbart samspill til gagn og nytte for alle parter. At et slikt område får bestå, har stor betydning for helse og livskvalitet for hele befolkningen i kommunen. Tilgang til naturen, badeplass, og fritidsaktiviteter, småbåthavn og lignende er en svært verdifull ressurs, som ikke må bli ødelagt av en ødeleggende industriutbygging. I vårt alternative forslag til reguleringsplan, har vi fremmet forslag til stier og sykkelveger som åpner adgang til området for befolkningen.

- C. Aker barnehage er lokalisert slik at den utgjør et tilbud til barnefamilier som har sin arbeidsplass på industriområdet. Den ligger i et område der barna har nærkontakt med skogsmiljø og sjøen – med en spennende strandstrekning med fugler og sjødyr (skjell og krabber m.m.) Å flytte barnehagen vil være en svært kostbar affære, og etter vår mening helt unødvendig.
- D. Havfruparken med småbåthavn: Tilgang til Trondheimsfjorden har vært en svært viktig ressurs for innbyggerne i kommunen. Havfruområdet har vært et yndet utfartssted, med badeplass og sommerloge aktiviteter. Det har dessuten vært naust og båt plass både for yrkesfiskere og sportsfiskere. Fætten Vel går inn for en opprusting av området slik at det også i fremtiden kan inngå som et viktig element i helse og livskvalitet. Området er også av stor betydning når det gjelder utvikling av turisme og reiseliv.

Det er vårt håp at de folkevalgte representanter nå vedtar en plan som er til gagn og nytte for befolkningen i kommende generasjoner, og at kortsiktig gevinst i form at næringsutbygging ikke ødelegger kommunen vår. Verdal må også fremtiden være et sted det er godt å leve både for folk og dyr, fugler og fisk, blomster og insekter. La oss slippe at fremtidens ungdom må gå gjennom et område av ruiner etter fabrikker, og død natur med forurenset jord når de besøker Fætten.

Kommentar:

Generelt: Flere av påstandene tas til orientering. Ved andre gangs offentlig ettersyn av planforslaget tilskrev kommunen berørte myndigheter og kunngjorde høringen i avisa Innherred og på kommunens hjemmeside. Dette anses å være i samsvar med plan- og bygningslovens § 11-14 første ledd Høring av planforslag: «Forslag til kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, kunngjøres i minst én avis som er alminnelig lest på stedet og gjøres tilgjengelig gjennom elektroniske medier. Fristen for å gi uttalelse og eventuelt å fremme innsigelse til kommuneplanens arealdel skal være minst seks uker.»

Ved første gangs offentlig ettersyn tilskrev kommunen flere enn nødvendig. Flere organisasjoner har også tilkjennegitt hva de mener ved første høring. Det var i hovedsak endringene fra forrige gang det ønskes innspill på ved andre gangs offentlig ettersyn.

Endra arealbruk er vurdert ift. flere tema i konsekvensutredningen, og på overordna kommunedelplannivå er konsekvensutredningen veldig enkel.

1. Utvidelse av industriområdet sørover fra nåværende grense er vurdert i konsekvensutredningen. Framtidig behov er der vurdert med utgangspunkt i avgang siden forrige kommunedelplanrevisjon. Øvrige forhold tas til orientering.

2. Ny vegløsning til industriområdet er vurdert tidligere, inkl. innspill fra Fætten Vel. Vi ser ikke bort fra at andre løsninger enn den som er vist i kommunedelplanen kan vurderes når E6-planene foreligger. Krysset FV72 x E6 blir trolig flyttet.

3. *Utnyttelse av kalkforekomstene i Tromsdalen: Velforeningen tar opp interessante problemstillinger, som ikke avklares i denne kommunedelplanen. Vedtatt kommunedelplan for Tromsdalen har påvirket utformingen av kommunedelplanen for Verdal by, både mht. transportbånd og mulighet for prosessanlegg på havna. Knusing og sikting/sortering av stein tenkes i større grad lagt til havna/Ørin når transportbandet er på plass. Vedtatt kommunedelplan for Tromsdalen legger føringer for arealbruken, og tiltak i samsvar med vedtatte arealplaner skal det være kurant å få tillatelse til. Vedtatt kommunedelplan for Tromsdalen medfører også konsekvenser for områder langt utenfor selve planområdet. Planen har nok også gitt tiltakshaver forventninger knyttet til oppfølgende planprosesser. Når kommunestyret først har fastsatt arealbruken, er det ikke kommunen alene som gir alle nødvendige tillatelser til gjennomføringen. Også fylkesmannen, Direktoratet for mineralforvaltning, Miljødirektoratet og vegeier Statens vegvesen/Nord-Trøndelag fylkeskommune behandler saker tilknyttet uttaket. Økonomi er ikke et arealbruksspørsmål, men økonomiske konsekvenser for kommunen skal synliggjøres i plansaker.*

4. *Transportbånd for kalk: Eventuell konsesjon for å doble kalkuttaket i Tromsdalen er ikke noe som avklares i denne kommunedelplanen. Fætten Vels forslag til annen lokalisering av transportbåndet er vurdert i kommunedelplanens konsekvensutredning. Planens flomfaresoner er iht. NVEs flomsonekart. Planens båndlegging er ikke en endelig avklaring av traséen.*

5. *Boliger på Fætten: Kommunens argumenter mot boligbygging på Fætten går fram av konsekvensutredningen. Store deler av Fætten beholdes som LNFR. En trenger ikke spekulere i eventuell framtidig omdisponering utover planperioden.*

6. *Kommentar til Velforeningens foreslåtte endringer*

- A. *Utvidelse av industriområdet samt grønn strek er vurdert tidligere, inkl. innvendinger til dette.*
- B. *At grønne områder har betydning for helse og livskvalitet er kjent. At Fættaskogen, med ev. nærmiljøkvaliteter foreslås til utbyggingsformål er vurdert i konsekvensutredning. En del nåværende stier, i samsvar med Velforeningens forslag, er vist med linjesymbol i planforslaget.*
- C. *Aker barnehage er ikke foreslått flyttet. Det er både fordeler og ulemper med denne lokaliseringen. Fætten Vel nevner fordeler. Ulemper er knyttet til nærlokalisering med industriområdet.*
- D. *Havfruparken er foreslått som friområde og det er foreslått småbåthavn i tilknytning til denne. Adkomsten dit fra Fætten forutsettes vurdert i oppfølgende detaljreguleringer.*

7 Luige Skrove pva. grunneier av 283/6 på Kjæran, 19.12.2016
Skrove henvender seg til ordføreren, da han føler at han ikke har blitt hørt hverken av administrasjonen i kommunen (planavdelingen) eller av det politiske miljøet i kommunen.

Han har tidligere i planprosessen bedt om at nevnte eiendom blir omregulert til boligformål. Eiendommen er ca. 7 daa og ligger nede ved elva på andre siden av jernbanen sett i forhold til Folkeparken. Eiendommen er siste del av en større eiendom som over generasjoner er solgt ut av eiernes familie. Pr. i dag er eiendommen regulert som lek/ballplass iht. reguleringsplan Ørmelen syd vedtatt 1.3.1973. Den har imidlertid aldri vært brukt til det formålet og har med unntak av noen få år hvor den var lånt bort til hestehold/rideplass, ligget brakk i flere 10-år.

Nåværende eiere ønsker en omregulering til boligformål, og det er bedt om dette innenfor angitt høringsfrister, Skrove har hatt møter med planavdelingen samt at det er utvekslet flere e-mailer. Han har også hatt samtaler med politikere om saken, men hans inntrykk er at «deres» sak er så liten at den ikke er å noe bry seg om.

Mht. til planavdelingen så er det fremsatt 3 argument mot en omregulering. Alt dette er behørig belyst og kommentert i vedlegg til saken. Jeg har gitt uttrykk for at jeg mener planavdelingens argumenter mot en omregulering er meget urimelige. Eksempelvis at arealet ligger så lavt at 200-årsflommen kan oversvømme området. Det burde være åpenbart for alle at området kan fylles opp for å unngå dette. Det er videre påpekt at jernbanen vil påberope seg en 30 meters avstand og at en høyspentlinje ev. vil kunne begrense en ev. utnyttelse av eiendommen. Dette kan vi leve med. Det vil fremdeles være et stort areal som kan bebygges om en omregulering blir godtatt.

Han håper ordføreren kan se på saken, og antyder at dersom kommunen ønsker en fortetting av Verdal sentrum og en god utnyttelse av tilgjengelig areal nært sentrum, så vil dette kunne skje på nevnte eiendom dersom området omdisponeres. I motsatt fall vil eiendommen bli liggende brakk og uutnyttet. Om ønskelig møter han gjerne opp på et møte i sakens anledning.

Kommentar:

Skrove tar opp en sak som både er konsekvensutredet og kommentert ifb. tidligere mottatt høringsuttalelse. Det foreligger ikke nye momenter i saken, og det vises derfor til tidligere vurderinger. Støy fra jernbanen og kryssing av jernbanen er også nevnt som utfordringer her.

8 Lyngstad Arkitekter AS pva. Åsmund Vangstad Eiendom AS, 06.01.2017
Det vises til tidligere høringsuttalelse ifb. Vangstads fremtidige planer og ideer for utvikling av sin eiendom i Magnus den godes veg 8. KPS sine siste endringer i planbestemmelsene gjør den overordnede byplanen ytterligere innstrammet og bidrar til å begrense mulighetene for området. Grunneier har i tillegg nye ideer for hvordan dette området kan utvikles videre.

Magnus den godes veg 8 – dagens situasjon og fremtidige muligheter

Åsmund Vangstad ønsker på sikt å flytte sin virksomhet til andre egnede lokaliteter som er mer tilpasset industrivirksomhet. Dersom virksomheten flyttes, vil Magnus den godes veg 8 kunne bli transformert til en annen type byområde. Industripreget i området vil forsvinne, og en «mykere bruk» vil gi området et bedre estetisk uttrykk. De fremtidige planene for området er pr. i dag ikke endelig fastlagt, men det jobbes med sondering av flere alternativer, og dette henger igjen sammen med hva som blir utfallet av den endelige byplanen for Verdal. En flytting av industrivirksomheten vil være lettere å gjennomføre dersom det ligger til rette for gode løsninger for alternativ bruk av tomta i Magnus den godes veg 8. Når rammene i overordnet plan ligger klart, vil det være naturlig å gå i gang med å fremme et privat reguleringsforslag for området.

Fremtidige utbyggingsløsninger som er vurdert er:

Boliger

Vangstad har tidligere signalisert at det er ønskelig med boliger i området, og ulike konsepter med leilighetsbygg og høy utnytting er allerede skissert og vurdert. Ved en ren boligutnytting kan området romme inntil 100 boenheter i form av leiligheter i fire etasjer.

Lokalisering av nødetater

Vangstad ønsker å lansere denne tomta som aktuell for lokalisering av en eller flere nødetater, dersom aktørene selv ønsker det. Foreløpige vurderinger viser at en innenfor et bygg på ca. 3000 m² er mulig å samlokalisere alle nødetater – dvs. brann, ambulanse og politi. Tomta ligger i et område som har god tilgjengelighet både fra E6 og de andre hovedvegene som krysser Verdal sentrum.

Kombinering av ulike formål

En utvikling av dette området kan også være kombinert. Dette kan være en kombinasjon av boliger og helserelatert tjenesteytende virksomhet, og deriblant kan dette også være en eller flere nødetater.

«Gjeldende» planforslag

Kommunen har i sitt opprinnelige planforslag slått fast at besøksintensiv tjenesteytende virksomhet ikke kan tillates i denne delen av Verdal by. Vi mener dette er uheldig og bidrar til at mulighetene for utvikling av dette området med en kombinasjon av bolig og næring blir redusert som en følge av dette. (Dette er nærmere beskrevet i brev fra oss datert 19.09.2016). I forbindelse med politisk behandling av kommunedelplanen i november, ble det foreslått en bestemmelse for område BKB4 (Magnus den godes veg 8) hvor det legges opp til en arealbruk med kombinering av plasskrevende varehandel i 1. etasje og med boliger i øvrige etasjer.

Etter vår og Vangstad sin vurdering er dette en planbestemmelse som gir området et vanskelig utgangspunkt for utbygging. Vi vil peke på tre hovedutfordringer med dette:

Bygningstekniske utfordringer

- Plasskrevende varehandel krever ideelt sett store åpne flater. Både i selve butikkarealet og i tilhørende lagerareal. Slike næringsbygg blir dermed oftest oppført med mest mulig store åpne arealer. Spennvidden mellom søylerekkene blir lange - gjerne over 20 meter.
- Boligblokker planlegges ut fra andre hensyn, og gjerne med vesentlig mindre spennvidder på bæring i bygget. Underetasjen deles opp som følge av at vann og avløp til leiligheter skal føres ned i bakken over store deler av byggets grunnflate.

- Kombinasjonen av volumhandel/plasskrevende varehandel i 1. etasje og boliger i etasjene over, vil derfor føre til at de ulike delene av bygget vanskelig kan optimaliseres, både ut fra tekniske og ut fra økonomiske hensyn.

Utfordringer for uteoppholdsarealer og utomhusareal for plasskrevende handel

- Plasskrevende varehandel vil også stille store krav til utformingen av utendørs areal.
- Både vareleveranser og utlevering av varer til kunder krever romslige arealer.
- Utendørs lagerarealer kan også være aktuelt, som igjen krever mye manøvreringsareal. Med boliger i overliggende etasjer, vil disse også ha behov for uteområder. Boliger krever uteoppholdsareal, lekeareal og parkeringsareal både for beboere og gjesteparkering. Når bolig og volumhandel knyttes sammen i samme bygg kan det lett bli vanskelig å oppnå optimale løsninger for utnyttning av utomhusarealene.

Høydebegrensninger: Kommunens planforslag åpner for bygging i inntil 8 m gesimshøyde og 9,5 m mønehøyde, målt fra gjennomsnittlig terreng. BKB4 er på i underkant av 15 daa, og har et betydelig potensiale både som boligområde og for næring. Dersom det skal bygges boliger, enten alene, eller i kombinasjon med næring, bør det åpnes for inntil 4 etasjer. Dermed er en høyde på maks 8 m og 9,5 m for lite.

Oppsummering

Ideen om lokalisering av nødetater i dette området er relativt ny. Etter vår vurdering bør tomta være godt egnet med tanke på at den har en sentral plassering i Verdal, og har en strategisk beliggenhet i forhold til hovedvegene. Vangstad ønsker at dette utspillet nå tas med i vurderingene når kommunen gir sine føringer for arealbruken i og ved sentrum. Planbestemmelsene gir for lite rom for utnyttning av tomta i høyden. Det er derfor ønskelig at det åpnes for bygging i inntil fire etasjer. Kombinasjon av plasskrevende varehandel i 1. etasje og boliger i øvrige etasjer er komplisert å bygge ut, og gir en utfordrende situasjon for uteoppholdsareal og utendørs manøvreringsareal. Vi ønsker at kommunen på nytt vurderer dette med helserelatert tjenesteytende virksomhet, både generelt og i forhold til lokalisering av nødetater.



Ideskisse: Boliger og nødetater i Magnus den godes gate 8

Kommentar:

Kommunen viser til konsekvensutredning av område 6, gnr. 283, bnr. 57 på bakgrunn av innspill fra Letnes arkitektkontor pva. Vangstad, samt kommentar til innspill fra Lyngstad Arkitekter AS 07.07.2016 og 19.09.2016.

Type tjenesteyting er kommentert tidligere. Den 5. september 2016 ble det også gjennomført oppstartsmøte for detaljregulering av denne eiendommen, men det er ikke varslet oppstart av planarbeidet ennå. Intensjonen da var å legge til rette for bolig/tjenesteyting, med ca. 50-100 boenheter og ca. 10 aktører lege, kiropaktor el.l. Planavdelingen hadde da følgende merknad: «Bolig er ikke i samsvar med gjeldende planer. Tjenesteyting/service er ikke nevnt i retningslinje for avlastningssenter. Bolig/tjenesteyting er i samsvar med forslag til ny kommunedelplan, men type tjenesteyting (regnet som besøksintensiv) er det ikke.» Det kan også tas stilling til dette i ev. reguleringsplan.

Eventuelt 4 etasjer kan det tas stilling til i detaljregulering.

I kommunedelplanprosessen tas det ikke stilling til lokalisering av konkrete virksomheter som f.eks. nødetater.

Summen av antall nye boenheter som planforslaget legger til rette for har betydning ved en helhetsvurdering av planforslaget. Ev. 100 boenheter her er ikke medregnet tidligere, da det er vanskelig å forutse hvordan kombinerte formål vil bli brukt.

Bestemmelse § 2.14.1 siste ledd gjelder forbud mot boliger i første etasje i to områder på Kjæran og ett område på Reinsholm. Innledningsvis kan det stilles spørsmål ved om KPS mente at dette skulle omfatte området på Reinsholm. De to andre områdene ligger innenfor avlastningsområde # 3.

Tilbake til Lyngstads innspill. Kommunen ser at plass- og transportkrevende varehandel kan være vanskelig å kombinere med boliger i etasjene over. Mange som driver slik varehandel ønsker også egne bygg. Planforslaget er ikke til hinder for rene bygg med forretning og/eller tjenesteyting med lav besøksfrekvens, jf. bestemmelse § 2.14.1, men hindrer rene boligbygg. Dette gir mer styring med arealbruken, da en markedsstyrt utvikling gjerne resulterer i boliger i stedet for forretning. Forbud mot boliger i første etasje kan medvirke til at avlastningsområdet i mindre grad «brukes opp» til boliger, slik at en på sikt må finne nye områder for slik handel/tjenesteyting, og dermed sprer virksomhetene og ødelegger klyngemulighetene. På den annen side kan muligheten for kombinasjon med bolig påvirke hvilke virksomheter som kommer hit. Planforslaget er ikke endret iht. dette innspillet.

Endring av planforslaget etter andre gangs offentlig ettersyn

Det er gjort følgende endringer i plandokumentene:

Planbeskrivelse

Planbeskrivelsens kapittel om risiko- og sårbarhetsanalyse er supplert ift. ny veileder om havnivåstigning og stormflo, samt ift. storulykaneanlegg. Planbeskrivelsen er også supplert med en nærmere begrunnelse for at 275/40 m.fl. er omdisponert fra boligformål til LNFR-formål.

Plankart

1. Hensynssone på 40 m er lagt omkring NorFraKalk sitt tankanlegg.
2. Lektor Musums gate 15 er tatt inn som bevaringsverdig bebyggelse under hensynsone d), i påvente av vedtak etter kulturminneloven.
3. Sentrumsformålet er justert iht. eiendomsgrense og mer i samsvar med reguleringsplan der Europris holdt til tidligere.
4. Vegformålet forbi Visborg Auto (Venusvegen) er justert iht. eksisterende veg.

Bestemmelser

1. § 7.1.3 er justert i samsvar med punkt 1 ovenfor.
2. § 1.6.6 nr. 5: De to siste setningene er tatt ut som ugyldig.
3. § 1.8.1 om bevaringsverdig bebyggelse er justert slik at retningslinjen som tidligere omhandlet SEFRAK-bygninger (bygg før 1900) nå omfatter bygninger før 1930.
4. § 7.3.2: Hensynssonen for Lektor Musums gate 15 er gitt følgende bestemmelse: «Alle tiltak på bygningene i Lektor Musumsgate 15, som går ut over ordinært vedlikehold, skal sendes til regional kulturminnemyndighet for uttalelse.»
5. § 7.3.2: Hensynsone d) som er lagt over Bakketun folkehøyskole er supplert med følgende bestemmelse: «Bakketun Folkehøyskole er fredet ved vedtak etter kulturminneloven og skal forvaltes i henhold til bestemmelser i fredningsvedtaket og kulturminneloven i tillegg til plan- og bygningsloven.»
6. § 3.4.1: Ordet «oppankring» er byttet ut med «manøvrering og anløp kaier i området».

7. § 3.4.2: I første setning er kontor endret til «nødvendige kontorfasiliteter for virksomheter i havneområdet».
8. § 3.4.5 om lys/lyskilder er også tatt inn under § 2.9.8 for næringsbebyggelse på Ørin.
9. § 6.1.3 er supplert iht. råd fra Kystverket.
10. § 1.7.2 er supplert.

Vurdering:

Samlet vurdering av høringsuttalelsene

Det er mottatt åtte høringsuttalelser til planforslag revidert iht. KPS-vedtak 18.11.2016. Det er mottatt innsigelser fra Bane NOR SA (tidligere Jernbaneverket) og Fylkesmannen i Nord-Trøndelag.

Høringsuttalelse er kommentert, og det er konkludert med følgende:

- Rådmannen ønsker ikke å imøtekomme innsigelsene fra Bane NOR angående planovergangen og areal avsatt til parkering og grøntareal/uteoppholdsareal på området mellom Tindved/siloene og jernbanen.
- Rådmannen ønsker ikke å imøtekomme opprettholdt/gjentatt innsigelse fra Fylkesmannen i Nord-Trøndelag til småbåthavna på Havfrua. Dette er begrunnet tidligere.
- Nord-Trøndelag fylkeskommune sine endringsforslag er i stor grad imøtekommet, bortsett fra deres råd om å utvide hensynssonen i Veita, til også å omfatte paviljongen i Moparken. Paviljongen tenkes flyttet/restaurert og parkanlegget forøvrig tenkes oppgradert. Parken har endret innhold siden åpningen i 1911, og det er lite igjen av det opprinnelige.
- Kystverket sine endringsforslag er i stor grad imøtekommet, men innspillet til bestemmelsen punkt 2.9.1 er ikke imøtekommet.
- Naturvernforbundet, Fætten Vel og Luige Skrove gjentar og utdyper sine innvendinger til planforslaget. Rådmannen ser ikke grunn til å endre planforslaget på bakgrunn av dette.
- Rådmannen ser ikke grunn til å imøtekomme innvendingene fra Lyngstad Arkitekter AS til forbud mot boliger i første etasje i avlastningsområdet og deres ønske om full frihet mht. type tjenesteyting. Dersom det ikke er mulig å kombinere plasskrevende varer og tjenesteyting i samme bygg, sikrer KPS sitt tillegg at dette avlastningsområdet for handel ikke «brukes opp» til ren boligbebyggelse. Antall etasjer kan vurderes i detaljregulering. Det tas ikke stilling til lokalisering av nødetater, men nødetater er trolig i samsvar med type tjenesteyting på Vangstads eiendom, forutsatt at eventuell base for ambulanser ikke kombineres med legevakt/legesenter.

Konklusjon

Rådmannen tilrår at det innstilles på at planforslaget vedtas med de endringer som er nevnt i Rådmannens innstilling. Dersom meklingsprosessen ikke fører fram tilrår Rådmannen at forholdet foreligger innsigelse til tas/skilles ut for videre behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, slik at øvrig del av planen kan vedtas med rettslig bindende virkning, jf. plan- og bygningslovens § 11-16 første ledd.



E6 Ranheim - Åsen. Forslag til delfinansiering med bompenger

Saksbehandler: Trond Selseth	Arkivref: 2017/2978 - /Q33
E-post: trond.selseth@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048212	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal kommunestyre	29.05.2017	46/17

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Verdal kommune uttrykker politisk vilje til delfinansiering med bompenger for å bedre transportløsningen på E6 mellom Trondheim og Steinkjer.
2. Med de forutsetninger som er gjort i Nye Veier as sin rapport "Forslag til delfinansiering med bompenger – Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling" av 24.04.17 for E6-strekningen Ranheim – Åsen stiller Verdal kommune seg positiv til at en bompengeproposisjon behandles i Stortinget som trinn 1 i en helhetlig utbygging av E6 Trondheim – Steinkjer.
3. Verdal kommune forutsetter at de samme prinsippene legges til grunn for delfinansiering med bompenger for utbyggingen av strekningen Åsen – Steinkjer slik at den samla belastningen for bilistene på strekningen Trondheim – Steinkjer ikke overstiger vel 2 kroner per kilometer (2017-kroner) for lettbil etter rabatt.

Vedlegg:

- Brev fra Nye veier as av 24.04.17
- Nye Veier as: "E6 Ranheim – Åsen. Forslag til delfinansiering med bompenger" av 24.04.17

Saksopplysninger:

Litt historikk.

Etter regionalt og lokalt initiativ, blant annet gjennom fylkestingsvedtak i 2008, ble det trukket fram store behov for investeringer og utbedringer på både E6 og jernbanen mellom Steinkjer og Trondheim.

Prosjektet ble så omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-19. Her står blant annet omtalt E6 Kvithamar – Åsen, bompengefinansiering samt helhetlig vurdering av bane og veg mellom Stjørdal og Steinkjer.

Ordførerne i Steinkjer, Inderøy, Verdal, Frosta, Levanger og Stjørdal samt Nord-Trøndelag fylkeskommune gjennomførte et forprosjekt for å finne en framtidsrettet og effektiv utbyggingsløsning for samordnet veg- og jernbaneutbygging på strekningen Steinkjer – Stjørdal/Trondheim. Konkrete mål i prosjektet var å avklare plan- og utredningsstatus for området og fastsette realistiske tidsplaner, samt utvikle et forslag til videre oppfølging. På denne bakgrunn ble det sendt en konkret henvendelse til Vegdirektoratet og Jernbaneverket om å igangsette en Konseptvalgutredning (KVU) med tilhørende kvalitetssikring (KS1).

Bestillingen fra Samferdselsdepartementet av 19.03.10 (utdrag):

På bakgrunn av innspillene fra Vegdirektoratet gis Statens vegvesen med dette oppdraget å gjennomføre KVU for følgende vegprosjekter: rute 7 E6 Trondheim – Steinkjer. KVU for strekningen Trondheim – Steinkjer skal også omfatte jernbane og skal gjennomføres sammen med Jernbaneverket. KVU-arbeidet skal baseres på de føringer som er gitt gjennom retningslinjer for ordningen og seinere avklaringer. Departementet vil understreke at det må tas med konsept som vektlegger kollektivtransport der det er aktuelt. Herunder må jernbane inngå.

Ferdigstilling og behandling av KVU:

KVU for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer ble ferdigstilt 31.08.11, og ble overlevert samferdselsministeren på et møte i Steinkjer 05.09.11. KVU ble deretter sendt på høring. Etter høringen utarbeidet Samferdselsdepartementet er kortfattet beslutningsgrunnlag for Regjeringen. Med basis i behovsanalysen og det prosjektutløsende behov definerte Samferdselsdepartementet følgende samfunns mål for transportsystemet på strekningen Trondheim - Steinkjer:

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

Stortingsmelding 26 (2012-2013) omhandler konseptvegutredning (KVU)/kvalitetssikring 1 (KS1) for utbygging av bane og veg (E6) mellom Trondheim og Steinkjer.

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

Firetrinns metodikken innebærer at en skal vurdere tiltak som:

1. påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel
2. gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. forbedrer eksisterende infrastruktur

4. som omfatter nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur

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

De seks konseptene var:

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

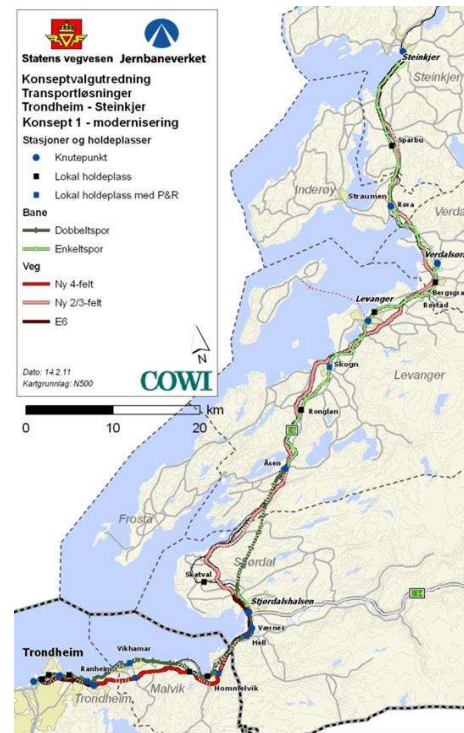
Konsept	Kommentar
Referansekonseptet (0)	Dagens veg- og jernbanenett inklusive påbegynte prosjektet og prosjekter som ligger inne i NTP-perioden frem til 2014
Minimumskonseptet (0+)	Avkjørselssanering med tilhørende lokalvegnett, noe breddeutvidelse og sanering av planoverganger. Bompenger på veg for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

Konseptvalgutredningen munnet ut i en anbefaling av moderniseringskonseptet (konsept 1) fordi dette ble vurdert å være best tilpasset forventet fremtidig transportetterspørsel. Konseptet gir stor reisetidsreduksjon for både veg og bane. For jernbanen er reisetiden i dette konseptet 1 time og 19 minutter forutsatt tilpasninger i stoppmønster. Selv om maksimumskonseptet (konsept 4) vil gi en ytterligere reisetidsreduksjon uttrykkes det i KVU-rapporten at kostnadene vurderes å være for stor i forhold til nytten av ytterligere reisetidsreduksjon som oppnås i maksimums-konseptet. I KVU-rapporten betraktes også moderniseringskonseptet å være best tilpasset forventede trafikkmengder på strekningen, og konseptet gir ønsket ulykkesreduksjon.

Beskrivelse av konsept 1 moderniseringsalternativet:

- Firefelts veg mellom Trondheim – Stjørdal (fartsgrense 90 km/t)
- To-/trefeltsveg med midtrekkverk Stjørdal – Steinkjer (fartsgrense 90 km/t)
- **Investering 11,0 mrd kr**
- **Reisetid på veg ca 1:20**

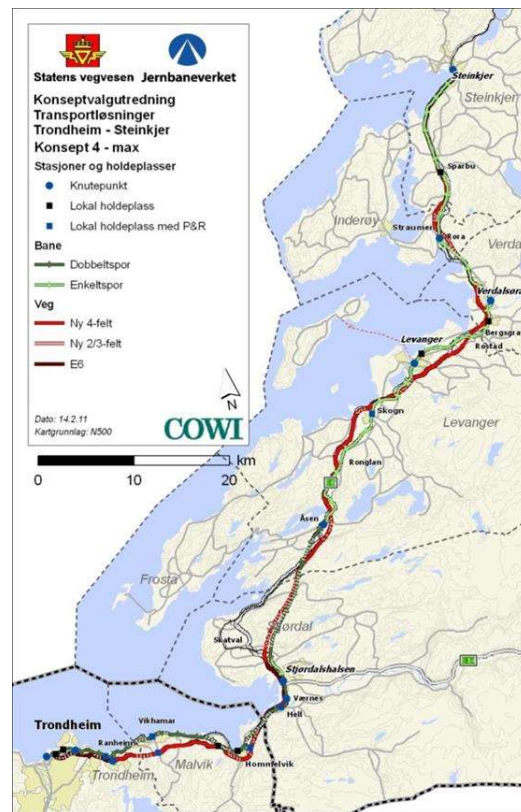
- Togtilbud med 15 min frekvens Trondheim – Stjørdal, 60/30 Stjørdal – Steinkjer
- Elektrifisering av strekningen Trondheim – Steinkjer
- Etablering av dobbeltspor på strekningen Trondheim - Stjørdal
- Ny Forbordfjellet tunnel (dobbeltspor til Åsen, videre forlengelse av kryssingsspor)
- **Investering 12,7 mrd kr**
- **Reisetid på bane ca 1:19**



Til sammenligning: beskrivelse av konsept 4 – maksimumsalternativet:

- 4-felts motorveg for hele strekningen Trondheim – Steinkjer (fartsgrense 100 km/t)
- **Investering 13,8 mrd kr**
- **Reisetid på veg Trondheim – Steinkjer ca 1:12**

- Elektrifisering av hele banestrekningen Trondheim – Steinkjer
- Dobbeltspor Trondheim – Åsen, inkl ny Forbordfjellet tunnel
- Linjeutrettinger Åsen – Steinkjer
- Togfrekvens 15 min Trondheim-Stjørdal
Togfrekvens 30 min Stjørdal-Steinkjer
- **Investering 17,0 mrd kr**
- **Reisetid på bane Trondheim – Steinkjer ca 1:10**



Konsept 1 ble kostnadsberegnet til 23,7 mrd kroner, mens konsept 4 er kostnadsberegnet til 30,8 mrd kroner. Differansen er 4,3 mrd kroner for jernbane og 3,8 mrd kroner for veg.

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

Kommunestyret i Verdal fattet 26.11.12 følgende vedtak:

1. Verdal kommune slutter seg til at Regjeringens vedtak og bestilling på oppfølging av konseptvalgutredningen for transportløsning Trondheim – Steinkjer, følges opp gjennom samarbeidsprosjekt mellom kommunene på strekningen Steinkjer – Stjørdal inkludert Verran og Frosta, Nord-Trøndelag fylkeskommune, transportetatene og næringslivet.
2. Verdal kommune sin representant i styringsgruppen for samarbeidsprosjektet er ordføreren.
3. Verdal kommune uttrykker politisk vilje til å åpne for bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av konseptet.

Tilsvarende vedtak ble fattet i kommunene på strekningen Stjørdal – Steinkjer samt i Nord-Trøndelag fylkeskommune. I punkt 3 i vedtaket uttrykkes politisk vilje til å åpne for bruk av bompenger for å bidra til finansiering av konseptet.

Gjennom dette vedtaket ble det etablert et samarbeidsforum med deltakere som vist i vedtakets punkt 1. Senere er samarbeidsforum for bane og veg Trondheim – Steinkjer utvidet med Malvik og Trondheim kommuner samt Sør-Trøndelag fylkeskommune. Et lignende vedtak som vist over er ikke fattet av de sør-trønderske kommuner/fylkeskommune.

Som nevnt bygger det valgte konseptet på 2/3-felts E6 mellom Stjørdal og Steinkjer. Samarbeidsforum for bane/veg Trondheim – Steinkjer har likevel forutsatt at det velges en trasé som har muligheter for 4 felt og en geometri som tilfredsstillende 110 km/t selv om vegen skal bygges som 2/3-felt og 90 km/t, som forutsatt i moderniseringsalternativet.

Foreliggende dokument fra Nye Veier as

Det statlige vegselskapet Nye Veier as har fått i oppdrag å bygge E6 på strekningen Ranheim – Åsen. Statens vegvesen har ansvaret for den nordlige strekningen Åsen – Steinkjer (Mære).

Nye veier as har nå utarbeidet saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling for delfinansiering med bompenger på strekningen E6 Ranheim – Åsen.

Formålet med dette saksgrunnlaget er å danne grunnlag for kommunal/fylkeskommunal behandling og vedtak som sikrer tilslutning til delfinansiering med bompenger på strekningen E6 Ranheim - Åsen. Før saken fremmes for Stortinget må det foreligge bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommunene om en bompengoordning for prosjektet. Det er videre en forutsetning at fylkeskommunen(e) stiller garanti for bompengeselskapets gjeld. Endelig vedtak om bompengefinansiering og innretning på ordningen vil bli fattet av Stortinget.

Lokalpolitisk behandling av saken må gjøres i de kommunene og fylkeskommunen(e) som blir direkte berørt. Dette er Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger kommuner samt Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner / fellesnemnda for et samlet Trøndelag når kommunale vedtak foreligger.

Saken er også sendt kommunene Verdal, Inderøy, Frosta og Steinkjer til orientering eventuelt høring. Dette er opp til kommunene selv. Rådmannen mener at denne saken er av stor betydning for disse kommunene ettersom bompengandelen på strekningen Trondheim – Steinkjer samlet vil påvirke transport-/betalingsviljen for alle innbyggerne i regionen. Med for stor bompengebelastning på strekningen Ranheim – Åsen vil videre utbygging Åsen – Steinkjer (Mære) vanskeliggjøres. Saken legges derfor fram som et forslag til høringsuttalelse som sendes Nye veier as.

Endringer i forhold til moderniseringskonseptet (E6)

Det vises til saksgrunnlaget fra Nye Veier as for detaljert beskrivelse. I saksutredningen gjengis kort:

E6 Ranheim – Værnes er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med to-løps tunneler. For å øke samfunnsnyttien har Nye Veier as under vurdering en løsning med fartsgrense på 110 km/t bortsett fra strekningene ved Ranheim og Værnes der fartsgrensen forutsettes redusert til 90 eller 100 km/t. I prinsippet legges det opp til en breddeutvidelse av dagens E6, men på deler av strekningen vil det bli behov for å bygge fire nye felt. Reiselengden på strekningen blir den samme som i dag, men reisetiden ut fra skiltet hastighet reduseres fra ca. 16 minutter til ca. 12,5 minutter.

E6 Kvithammer – Åsen er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Planskilte kryss vil bli etablert ved Kvithammer og Åsen, og behovet for ett eller to kryss ved Åsen vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Ca. 50 % av strekningen vil gå i tunnel der den lengste tunnelen under Forbordfjellet er ca. 7,5 km. Reiselengden reduseres fra ca. 23 km til ca. 19,5 km. Reisetiden ut fra skiltet hastighet vil bli redusert fra ca. 19,5 min til ca. 10,5 min. Dagens E6 vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg.

Bompengelopplegg Ranheim - Åsen

Hele strekningen Ranheim – Åsen er i finansieringsberegningene lagt inn som utbygd i løpet av en 7-års periode. Nye Veier vil gjennom sine kontinuerlige porteføljeprioriteringer komme frem til konkrete delstrekninger og tidsperiode for utbygging. Kostnadene til utbygging av strekningen Ranheim – Åsen er i Stortingsmelding 25 (2014-2015) "På rett vei – reformer i vegsektoren", beregnet til 9,3 mrd 2017-kroner. Da Nye veier formelt overtok porteføljen var kostnadsoverslaget oppjustert til 12,3 mrd 2017-kroner. Nye Veier har funnet grunnlag til å gå ned på dette kostnadsanslaget. Dette skyldes hovedsakelig at Nye Veier inngår en totalentreprise for et stort utbyggingsprosjekt noe som erfaringsmessig gir besparelser. Dette er en innsparing på 10 %. Dette kommer bilistene til gode i form av lavere bompengesatser. Eventuelle besparelser eller kostnadsoverskridelser fordeles mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier etter nærmere angitte fordelingsnøkler.

Det legges opp til en direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler.

Ved sammenhengende utbygging over lengre avstander blir det plassert flere bomstasjoner på strekningen og strekningen deles opp i mindre delstrekninger. Det plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver delstrekning. Bomstasjonene på ny veg blir plassert direkte på det konkrete vegprosjektet som blir utbygd, og innkrevingen vil foregå etterskuddsvis.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende bomsnitt:

1. På ny E6 ved Leistad - like øst for Væretunnelen
2. På ny E6 ved Hell - like øst for Helltunnelen
3. På ny E6 like sør for Forbordsfjelltunnelen
4. På ny E6 mellom kryssene nord og sør for Åsen – like sør før tunnel øst for Åsen sentrum

Det er lagt til grunn bompengenneinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengenneinnkreving i perioden 2026-2040.

Tabellen under viser de ulike bommene på strekningen med tilhørende takster. Det er gjennomsnittstaksten som vil være det som skal legges til grunn ved fremtidige takstvedtak som gjennomføres av Statens vegvesen. Gjennomsnittstakst er her definert som gjennomsnittlig inntekt per passering. Dette vil si at det er dette bilistene betaler i gjennomsnitt når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy. Oversikt over takster i 2017-kr i de ulike bommene:

Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakst bil	Grunntakst stor bil
1. E6 Leistad	34	39	78
2. E6 Hommelvik	17	19	38
3. E6 Forbordsfjelltunnelen	32	34	68
4. E6 Åsen	13	14	28

Med rabatt vil det koste 85 kroner for en lettbil å kjøre hele strekningen mellom Ranheim og Åsen. Det gir en kilometertakst på vel 2 kr/km. For en tungbil vil det koste 212 kroner for å kjøre hele strekningen.

Det er regnet på elastisiteten i prosjektet ved lavere trafikkmengde og høyere rente enn forutsatt. Innkrevingsperioden må i verste fall forlenges til 19,5 år i stedet for 15 år i følge hovedmodellen. Nye Veier mener ut fra dette at prosjektet er robust.

Det er disse prinsippene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger kommuner samt Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner / fellesnemnda for et samlet Trøndelag skal ha lokalpolitisk vedtak på.

Bompengeopplegg for hele strekningen

Formelt sett er strekningen Åsen – Steinkjer (Mære) Statens vegvesen sitt ansvar, men på oppfordring fra samarbeidsforum for bane og veg Trondheim – Steinkjer har Nye Veier as også sett på strekningen Åsen – Steinkjer (Mære) slik at vi får et bilde av totalbelastningen for transport på veggen.

Det vil på et senere tidspunkt bli gjennomført en lokalpolitisk prosess hvor en vedtar konkrete bompenge- og finansieringsopplegg for strekningen E6 Åsen – Steinkjer (Mære). Denne strekningen er dermed trinn 2 i bompengefinansieringen av strekningen Trondheim – Steinkjer. Trinn 2 må behandles som egen proposisjon i Stortinget på et senere tidspunkt.

Det er gjort følgende forutsetninger for beregningen av bompengebelastningen på nordre del:

E6 skal ha vertikal- og horisontalkurvatur som muliggjør en fartsgrense på 110 km/t. Avstanden mellom kryss skal være større enn 3 km. Kryssene skal være planskilte. Alle tunneler lengre enn 500 meter skal ha to løp.

I Nye Veier sine beregninger er det videre forutsatt (som for Ranheim – Åsen) 15 års nedbetaling i hver bom, Tunge kjøretøy betaler 2 ganger lettbiltakst, 20 % rabatt for biler i takstgruppe 1, ingen rabatt for tunge kjøretøy. Samme rentesats er nyttet på hele strekningen. Det er regnet anleggskostnader på 14,5 mrd. 2017-kroner.

Det blir trolig 8 kryss på strekningen, noe som medfører 9 bomstasjoner ut fra prinsippet om en direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler.

Oversikt over takster i 2017-kr i de ulike bommene:

Bom	Lengde kilometer	Grunntakst bil	Grunntakst stor bil
Bom 1	5	12	25
Bom 2	4	11	22
Bom 3	5	12	25
Bom 4	5	11	23
Bom 5	5	12	24
Bom 6	6	15	30
Bom 7	7	16	33
Bom 8	6	16	31
Bom 9	2	6	12
Sum	45		

Det er lagt til grunn at 80 pst. av lettbilene har brikke og gyldig abonnement og dermed får 20 % rabatt.

Med rabatt vil det koste 90 kroner for en lettbil å kjøre strekningen Åsen – Steinkjer (Mære). Dette gir en kostnad på 2 kroner per kilometer kjørte veg (det samme som for strekningen Ranheim – Åsen) etter rabatt. Kostnaden for å kjøre hele strekningen Trondheim – Steinkjer blir 174 kroner for lettbil. For tungbiler koster det 223 kroner å kjøre strekningen Åsen – Steinkjer, mens hele strekningen Trondheim – Steinkjer vil koste 435 kroner.

Til sammenligning koster det om lag 2 kroner per kilometer å kjøre strekningen Trondheim - Stjørdal i dag. Dette er en normal bompengebelastning. Vi har eksempler på priser opp til 3 kroner per kilometer.

Anbefalt vedtak i rapporten

Nye veier as har på bakgrunn av dette notatet følgende forslag til vedtak i Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger kommuner samt Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner / fellesnemnda for et samlet Trøndelag:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Ranheim – Åsen delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6. Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som er lagt til grunn i dette saksgrunnlag være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.
2. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
3. Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 % rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen rabatt.

4. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kroner) i de ulike bommene:

Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakst bil	Grunntakst stor bil
1. E6 Leistad	34	39	78
2. E6 Hommelvik	17	19	38
3. E6 Forbordsfjelltunnelen	32	34	68
4. E6 Åsen	13	14	28

- Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst
 - Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving med KPI etter åpning
 - Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen starter
5. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.
6. Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengelopplegget vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Vegdirektoratet og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.
7. Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot as får ansvaret for prosjektet E6 Ranheim – Åsen.

Vurdering:

Med de forutsetninger som er gjort i Nye Veier as sin rapport "Forslag til delfinansiering med bompenger – Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling" av 24.04.17 mener rådmannen at Verdal kommune kan stille seg positiv til delfinansiering med bompenger for trinn 1: E6 Ranheim – Åsen. Det bør forutsettes at utbyggingen av strekningen Åsen – Steinkjer gir samme bompengebelastning per kilometer som på strekningen Ranheim – Åsen.



Etablering av nytt revisjonsselskap Revisjon Midt-Norge SA

Saksbehandler: Arnstein Kjeldsen	Arkivref: 2017/2493 - /
E-post: arnstein.kjeldsen@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048255	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	27.04.2017	47/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	47/17

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 27.04.2017

BEHANDLING:

AP v/Trine Reitan fremmet følgende forslag til pkt. 3:

Representant: Ordfører.

1. vararepresentant: Varaordfører.

SP v/Karl B. Hoel fremmet følgende forslag til pkt. 3:

2. vararepresentant: Pål Sverre Fikse.

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling og forslag til pkt. 3 enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Kommunestyret slutter seg til samvirkeforetaket med navn Revisjon Midt-Norge SA
2. Kommunestyret godkjenner utkast til vedtekter.
3. Som representant og vararepresentanter til årsmøtet i Revisjon Midt-Norge SA velges henholdsvis: Ordfører og varaordfører (1. vara) og Pål Sverre Fikse (2. vara).
4. Kommunestyret vedtar at KomRev Trøndelag IKS oppløses.
5. Kommunestyret godkjenner at alle aktiva og passiva i KomRev Trøndelag IKS overføres til Revisjon Midt-Norge SA.

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret slutter seg til samvirkeforetaket med navn Revisjon Midt-Norge SA
2. Kommunestyret godkjenner utkast til vedtekter.
3. Som representant og vararepresentant til årsmøtet i Revisjon Midt-Norge SA velges henholdsvis: og
4. Kommunestyret vedtar at KomRev Trøndelag IKS oppløses.
5. Kommunestyret godkjenner at alle aktiva og passiva i KomRev Trøndelag IKS overføres til Revisjon Midt-Norge SA.

Vedlegg:

- 1 Rapport av 31.01.17 om utredning av sammenslåing (med vedlegg)
- 2 Særutskrift fra representantskapssak 03/17 Etablering av nytt revisjonsselskap

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Lov om interkommunale selskaper

Saksopplysninger:

Det er utredet å slå sammen selskapene KomRev Trøndelag IKS og Revisjon Midt-Norge IKS. Representantskapene i begge selskap anbefaler en sammenslåing og som følge av det en oppløsning av dagens IKS selskap. Rapport om utredning med vedlegg ligger vedlagt.

I 2014 -2015 vedtok Stortinget kommunereformen med drøfting av nye oppgaver og større kommuner. Endringer i kommune- og fylkesstruktur har stor betydning for selskapenes rammebetingelser, både i forhold til eierstruktur og økonomi. En utløsende faktor for å vurdere sammenslåing av de to selskapene, er prosessen og vedtaket om sammenslåing av de to fylkeskommunene i Trøndelag.

I april/mai 2016 fattet representantskapene i Revisjon Midt-Norge IKS og KomRev Trøndelag IKS likelydende vedtak om å utrede sammenslåing av de to selskapene. I vedtaket fra Revisjon Midt-Norge ble det tilføyd en vurdering av selskapsform for det nye selskapet. I utredningen som er gjennomført er det fokusert på hvordan et nytt selskap kan etableres på en best mulig måte, gjennom en sammenslåing av dagens to selskaper. Utredningen har særlig vurdert sammenslåing i forhold til selskapsform, eierskap, økonomi og forpliktelser.

Utredningsarbeidet er gjennomført av en prosjektorganisasjon sammensatt av deltakere fra de to revisjonsselskapene. I tillegg har en referansegruppe bestående av representanter fra eierkommunene og KS gitt tilbakemeldinger på arbeidet underveis. Arbeidet har vært ledet av en styringsgruppe bestående av ledergruppen i de 2 selskapene. En tillitsvalgt fra hvert av selskapene har deltatt i gruppen. Det ble etablert nødvendige arbeidsgrupper ut fra behov. KS Bedrift har bistått i utredningen om valg av selskapsform og kvalitetssikring av forslag til vedtekter.

De to selskapene er i stor grad sammenlignbare når det gjelder økonomi, eierforpliktelser og tjenestene som tilbys dagens eierkommuner. Det foreslås derfor at både aktiva og passiva flyttes med inn i nytt selskap. Honorarene for dagens kommuner foreslås også videreført på samme nivå inn i et nytt selskap. På bakgrunn av forslaget om å etablere et nytt selskap som et samvirkeforetak, er det foreslått en fordeling av eierandel, andelsinnskudd og stemmerett. Det vises her til vedlegg 3 til rapporten. Når det gjelder antall stemmer på årsmøtet foreslås det at omsetning (honorar) er det kriteriet som legges til grunn. Dagens tjenester videreføres i nytt selskap.

Begge revisjonsselskapene har i dag KLP som sin pensjonsleverandør. Dette foreslås videreført i et nytt selskap. Dagens eierkommuner hefter for pensjonsforpliktelsene i forhold til sin eierandel i selskapet. Det foreslås at dagens pensjonsforpliktelser også videreføres inn i et nytt selskap

I forbindelse med en mulig sammenslåing av de to selskapene har det blitt vurdert hvilken selskapsform som er mest hensiktsmessig for et nytt selskap. Tre aktuelle selskapsformer har blitt vurdert. Det er interkommunalt selskap, aksjeselskap og samvirkeforetak. Konklusjonen er at en organisering i et samvirkeforetak i størst grad vil ivareta de behov både eiere og selskap vil ha for styring og drift av et nytt selskap. For en nærmere gjennomgang og begrunnelse for dette valget vises det til rapporten om sammenslåing og dennes vedlegg 1 og 2. I forslaget til vedtekter, som følger med rapporten, er lagt vekt på å videreføre gode hensyn som ligger i dagens lov om interkommunale selskap. Vedtektene er derfor utvidet i forhold til samvirkelovens minimumskrav, bl.a. for å ivareta større grad av kontroll for kommunene med foretaket. Det er også lagt vekt på KS sin veileder for kommunalt eierskap.

Forretningssted for det nye selskapet legges til Steinkjer kommune. I dagens selskaper er ikke administrative eller faglige stillinger (ledelse) eller funksjoner bundet til forretningssted eller hovedkontor. Det er god erfaring i begge selskapene med en fleksibel organisering, der styret til enhver tid vurderer kontorer, ansatte og funksjoner til beste for selskapet. Dagens kontorstruktur i de to selskapene videreføres i et nytt selskap.

Ved etablering av selskapet legges det til grunn at kapittel 16 i Arbeidsmiljøloven om virksomhetsoverdragelse kommer til anvendelse. Arbeidstakerorganisasjonene i begge selskapene har gitt sin tilsluttende uttalelse.

Avtaler knyttet til leverandører og kunder overføres til nytt selskap, og reforhandles i nytt selskap.

Det er ikke lovhjemmel for å omdanne IKS til SA selskap. Ved et positivt vedtak å etablere Revisjon Midt-Norge SA gjennom en sammenslåing av dagens to selskaper, vil det derfor være nødvendig å oppløse Revisjon Midt-Norge IKS og Kom Rev Trøndelag IKS. Oppløsning av IKS krever godkjenning av departementet og må vedtas av alle eierkommunene.

Dagens representanter fra Verdal kommune til representantskapet i Komrev Trøndelag IKS er:

- Bjørn Iversen (personlig vara er Silje H. Sjøvold)
- Pål Sverre Fikse (personlig vara er Marit Voll)

Vurdering:

Rådmannen vurderer det som hensiktsmessig at Verdal kommune slutter seg til samvirkeforetaket Revisjon Midt-Norge SA. Kommunen har over tid hatt et godt samarbeid med dagens leverandør av revisjonstjenester, og ser det med bakgrunn i dette som fornuftig å videreføre dette samarbeidet gjennom det nye selskapet.



Rapport etter gjennomført selskapskontroll - Stiklestad Nasjonale Kultursenter AS

Saksbehandler: Jostein Grimstad	Arkivref: 2016/1758 - /
E-post: jostein.grimstad@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74 04 82 59	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal kommunestyre	29.05.2017	48/17

Kontrollutvalgets innstilling:

1. Kommunestyret tar Rapport selskapskontroll – Stiklestad Nasjonale Kultursenter (SNK) AS til orientering.
2. Kommunestyret ber rådmannen om å videreutvikle kommunens Eiermelding
3. Kommunestyret ber ordfører å følge opp følgende anbefalinger gjennom selskapets generalforsamling:
 - a. Å arbeide med å sikre og bevare gjenstander, gjennom å sikre tilfredsstillende deponi for samlingene.
 - b. Å utnytte potensialet for samarbeid mellom museene om fag og samlingsforvaltning, herunder et system for mottak og oversikt over gjenstander.
 - c. Å utarbeide langtidsplaner for museene, som kan danne grunnlaget for økt faglig samarbeid.
 - d. Å sikre dialogen med selskapets interessenter, herunder eierselskapene og tilskuddskommunene som ikke er eiere i SNK. Forholdet mellom lokal og sentral styring av selskapet er en utfordring, og da spesielt knyttet til forholdet mellom eierstyrer og driftsselskap, og forholdet til tilskuddskommunene som ikke er med på eiersiden i SNK.
 - e. Å drøfte spørsmålet om man kan bryte koblingen mellom historiske bevilgninger og overføringer, slik at den konsoliderte enheten har rom for helhetlige og strategiske disposisjoner.
4. Kommunestyret ber om en skriftlig tilbakemelding innen 01.04.2018 på hvordan anbefalingene er fulgt opp og hvordan disse er tenkt fulgt opp fremover.

Vedlegg:

Selskapskontroll Stiklestad Nasjonale Kultursenter AS, KomRev Trøndelag IKS.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

1. Kontrollutvalgets sak 23/16
2. Kommunestyrets sak 65/16
3. Kontrollutvalgets sak 17/16
4. Kontrollutvalgets sak 11/16
5. Kontrollutvalgets sak 33/15
6. Plan for selskapskontroll 2011-2015
7. Forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner
8. Kommuneloven.

Saksopplysninger:

KONTROLLUTVALGETS BEHANDLING 24.04.17 – SAK 19/17

Kontrollutvalgets vedtak

1. Kontrollutvalget slutter seg til Rapport selskapskontroll – Stiklestad Nasjonale Kultursenter (SNK) AS.
2. Rapporten sendes deltakende kommuner i konsoliderte museer i SNK til orientering
3. Rapporten oversendes kommunestyret for videre behandling

SAKSBEHANDLING/SAKSGANG

Saksbehandlers forslag til vedtak

1. Kontrollutvalget slutter seg til Rapport selskapskontroll – Stiklestad Nasjonale Kultursenter (SNK) AS.
2. Rapporten sendes deltakende kommuner i konsoliderte museer i SNK til orientering
3. Rapporten oversendes kommunestyret for videre behandling

Saksbehandlers forslag til innstilling til kommunestyret

1. Kommunestyret tar Rapport selskapskontroll – Stiklestad Nasjonale Kultursenter (SNK) AS til orientering.
2. Kommunestyret ber rådmannen om å videreutvikle kommunens Eiermelding
3. Kommunestyret ber ordfører å følge opp følgende anbefalinger gjennom selskapets generalforsamling:
 - a. Å arbeide med å sikre og bevare gjenstander, gjennom å sikre tilfredsstillende deponi for samlingene.
 - b. Å utnytte potensialet for samarbeid mellom museene om fag og samlingsforvaltning, herunder et system for mottak og oversikt over gjenstander.
 - c. Å utarbeide langtidspaner for museene, som kan danne grunnlaget for økt faglig samarbeid.
 - d. Å sikre dialogen med selskapets interessenter, herunder eierselskapene og tilskuddskommunene som ikke er eiere i SNK. Forholdet mellom lokal og sentral styring av selskapet er en utfordring, og da spesielt knyttet til forholdet mellom Eierstyrer og driftsselskap, og forholdet til tilskuddskommunene som ikke er med på eiersiden i SNK.
 - e. Å drøfte spørsmålet om man kan bryte koblingen mellom historiske bevilgninger og overføringer, slik at den konsoliderte enheten har rom for helhetlige og strategiske disposisjoner.
4. Kommunestyret ber om en skriftlig tilbakemelding innen 01.04.2018 på hvordan anbefalingene er fulgt opp og hvordan disse er tenkt fulgt opp fremover.

Kontrollutvalgets behandling

Revisor ga en orientering og svarte på spørsmål.

Forslag til vedtak i møtet

Ingen

Avstemming

Enstemmig.

Endelig vedtak

1. Kontrollutvalget slutter seg til Rapport selskapskontroll – Stiklestad Nasjonale Kultursenter (SNK) AS.
2. Rapporten sendes deltakende kommuner i konsoliderte museer i SNK til orientering
3. Rapporten oversendes kommunestyret for videre behandling

Kontrollutvalgets innstilling til kommunestyret

1. Kommunestyret tar Rapport selskapskontroll – Stiklestad Nasjonale Kultursenter (SNK) AS til orientering.
2. Kommunestyret ber rådmannen om å videreutvikle kommunens eiermelding
3. Kommunestyret ber ordfører å følge opp følgende anbefalinger gjennom selskapets generalforsamling:
 - a. Å arbeide med å sikre og bevare gjenstander, gjennom å sikre tilfredsstillende deponi for samlingene.
 - b. Å utnytte potensialet for samarbeid mellom museene om fag og samlingsforvaltning, herunder et system for mottak og oversikt over gjenstander.
 - c. Å utarbeide langtidsplaner for museene, som kan danne grunnlaget for økt faglig samarbeid.
 - d. Å sikre dialogen med selskapets interessenter, herunder eierselskapene og tilskuddskommunene som ikke er eiere i SNK. Forholdet mellom lokal og sentral styring av selskapet er en utfordring, og da spesielt knyttet til forholdet mellom eierstyrer og driftsselskap, og forholdet til tilskuddskommunene som ikke er med på eiersiden i SNK.
 - e. Å drøfte spørsmålet om man kan bryte koblingen mellom historiske bevilgninger og overføringer, slik at den konsoliderte enheten har rom for helhetlige og strategiske disposisjoner.
4. Kommunestyret ber om en skriftlig tilbakemelding innen 01.04.2018 på hvordan anbefalingene er fulgt opp og hvordan disse er tenkt fulgt opp fremover.

Saksopplysninger

Kontrollutvalget har på kommunestyrets vegne plikt til å påse at det blir ført kontroll med forvaltningen av eierinteressene i selskaper mv, jfr. kommuneloven § 77 nr 5. Forskrift om kontrollutvalg § 14 vedrørende selskapskontrollens innhold fastsetter at:

«Kontrollutvalget skal påse at det gjennomføres kontroll med forvaltningen av eierinteressene i de selskaper som er omfattet av slik kontroll, herunder å kontrollere om den som utøver kommunens eller fylkeskommunens eierinteresser i selskaper gjør dette i samsvar med kommunestyrets/fylkestingets vedtak og forutsetninger (eierskapskontroll).

Selskapskontrollen kan også omfatte forvaltningsrevisjon, jf. forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner kap. 3.»

Selskapskontroll består således av en obligatorisk del – eierskapskontroll. I eierskapskontrollen skal det vurderes hvorvidt den som utøver kommunens eierinteresser utøver denne myndigheten i tråd med aktuelle vedtak, forutsetninger og regelverk. Det er således eierrollen og utøvelsen av denne som primært skal vurderes. I tillegg kan virksomheten vurderes i et eierperspektiv.

Når det gjelder frivillig del - forvaltningsrevisjon i selskaper. Her vil bl.a. graden av måloppnåelse, samt vurderinger knyttet til hvorvidt ressursbruken er effektiv primært stå i fokus.

Kontrollutvalget behandlet bestilling av selskapskontroll i møte den 07.09.16, sak 23/16.

Det ble skissert at prosjektet skulle ha følgende formål:

- *«Kartlegge Verdal kommunes eierstyring av SNK, og undersøke hvorvidt denne er i tråd med kommunestyrets vedtak og etablerte normer for god eierstyring.*
- *Undersøke hvordan organiseringen av det konsoliderte museet SNK fungerer, og peke på eventuelle utfordringer knyttet til denne.»*

Det ble av revisor videre angitt følgende forslag til problemstillinger for prosjektet:

1)» *Utøver Verdal kommune eierskapet i Stiklestad Nasjonale Kultursenter AS (SNK) i tråd med kommunestyrets vedtak og etablerte normer for god eierstyring?*

2) *I hvilken grad bidrar organiseringen etter museumsreformen til å oppfylle målene for det konsoliderte museet SNK?*

- *Bakgrunnen for konsolideringen og museets synspunkter på konsolideringen i dag*
- *Finansiering*
- *Fordeling av midler internt i museet*
- *Forholdet mellom driftsstyre og eierstyre*
- *Intern organisering*
- *Felles administrasjon – økonomi/personal*
- *Faglig samarbeid og utvikling»*

Kontrollutvalget fattet slikt vedtak i saken (23/16):

«Kontrollutvalget godkjenner forslaget til prosjektplan og ber revisor iverksette prosjektet «Stiklestad Nasjonale Kultursenter AS (SNK) – selskapskontroll med forvaltningsrevisjon»».

Revisor har nå ferdigstilt prosjektet og har avgitt sin prosjektrapport, se vedlegg.

Revisor opplyser imidlertid i en fotnote (fotnote nr. 9) at revisor har endret problemstilling nr. 1. Vurderinger av forvaltningen av eierskapet mht. kommunestyrets vedtak og forutsetninger er følgelig ikke medtatt i revisors rapport. Den pliktige del av selskapskontrollen er derfor bare delvis besvart.

Utover dette vises det til revisors rapport i sin helhet.

Vurdering:

Saksbehandler viser til at rapporten konkluderer med at kommunen utøver sitt eierskap i tråd etablerte normer for god eierstyring. De påpekte forhold rundt kommunens eiermelding anbefales tatt med i det videre arbeid med å videreutvikle denne.

For øvrig vil saksbehandler peke på at rapporten viser at organiseringen og arbeidet etter museumsreformen bare delvis har bidratt til å oppfylle målene for det konsoliderte museet SNK.

Både for eierne og for tilskuddskommunene, som ikke er eiere, er det viktig at det tas tak i det påpekte forbedringspotensial. Rapporten bør således oversendes tilskuddskommunene til orientering.

Saksbehandler anbefaler forøvrig at kontrollutvalget slutter seg til rapporten og at saken oversendes kommunestyret for videre behandling.



Områderegulering Nestvoldjordet

Saksbehandler: Per Anders Røstad	Arkivref: 2012/8103 -
E-post: per.anders.rostad@innherred-samkommune.no	/1721/16/1
Tlf.: 74048557	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	09.05.2017	30/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	49/17

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 09.05.2017

BEHANDLING:

Enhetsleder Petter Voll redegjorde.

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

INNSTILLING:

Områderegulering for Nestvoldjordet vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Rådmannens innstilling:

Områderegulering for Nestvoldjordet vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

1. Planbeskrivelse, datert 14/7 2016
2. Plankart, datert 21/4 2017
3. Planbestemmelser, datert 21/4 2017
4. ROS analyse, datert 8/2 2017
5. Vurdering av løsneområdet for områdeskred som grunnlag for valg av hensynssone og rekkefølgebestemmelser datert 2/2 2017
6. Ysseelva, kartlegging sikringsbehov datert 4/1 2017
7. Forprosjekt VA datert 16/1 2017

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Høringsuttalelser.

Saksopplysninger:

Sammendrag.

Arcon Prosjekt AS fremmer på vegne av Stiklestad Eiendom AS forslag til områderegulering for Nestvoldjordet. Områdereguleringen legger til rette for utbygging av 180 nye boenheter, med en blanding av eneboligbebyggelse, rekkehus og leilighetsbygg.

Området er avsatt til fremtidig boligområde i kommunedelplan for Verdal byområde. I kommunedelplanen er området betegnet som «Nestvold øst» med krav om en samlet reguleringsplan som tilrettelegger for minimum 180 boenheter.

Forslaget ble vedtatt lagt ut for høring og offentlig ettersyn i samsvar med PUK-sak nr 56/16 den 03.09.2016. I høringsperioden kom det inn 11 høringsuttalelser, tre av disse med innsigelser til planen. Det har vært en omfattende høringsprosess i to omganger. De innsigelser som sektormyndighetene hadde til planene, er nå fulgt opp gjennom ytterligere utredninger og endringer i plankart og bestemmelser. Det kom også flere gode innspill i høringsprosessen som det er tatt hensyn til i det forslaget som nå legges frem for sluttbehandling.

Rådmannen mener det er viktig at dette prosjektet kan realiseres. Det gir et botilbud som vil være mer rettet mot unge barnefamilier, enn de rene leilighetsprosjektene som er bygd ut i og omkring sentrumsområdene i Verdal de senere år, og dermed være et godt tilskudd til botilbudet i Verdal. Området har gode bokvaliteter og en sentrumsnær beliggenhet i nærhet av skole og barnehage tilbud.

Rådmannen foreslår at områderegulering for Nestvoldjordet vedtas.

Høring.

Planforslaget ble framlagt for høring og offentlig ettersyn i samsvar med PUK-sak nr 56/16 den 03.09.2016. I høringsperioden kom det inn 11 høringsuttalelser, tre av disse med innsigelser til planen.

For å forsøke å svare opp innsigelsene til planen ble nye forbedrede plandokumenter utarbeidet i samråd med tiltakshaver.

Det ble fokusert på de innsigelser som sektormyndighetene hadde til planforslaget, men det var også enighet om en del andre mindre justeringer av planen. På bakgrunn fra de innkomne uttalelsene.

Disse ble sendt på en begrenset høring til myndighetene som hadde innsigelse i høringsrunden.

Innsigelsene har blitt svart opp gjennom endringer i bestemmelser, plankart og forbedret ROS-analyse. Det er også utarbeidet en egen rapport om områdestabiliteten til Ysseeelva,

og et forprosjekt VA som viser bl.a. overvannshåndtering. Alle sektormyndighetene som hadde innsigelse til planforslaget har nå trukket innsigelsen.

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

1. Rådet for likestilling av funksjonshemmede datert

Ingen merknader til planen.

2. Barn og unges representant i Verdal kommune, Lars Einar Karlsen

- Plassering av de to lekeplassene fornuftig. Viktig å planlegge plassering av elementene på lekeplassen slik at aktivitetene ikke medfører at man løper rett ut i veien.
- Slutter seg til kravet om planfri kryssing mot Kausmo og Trones.
- I reguleringsbestemmelsenes pkt V Rekkefølgebestemmelser og vilkår er det satt vilkår i at kvartalslekeplass f_BKL2 må opparbeides før ferdigattest til for boenhet nr 15 gis. Som barns representant i plansaker ønsker jeg følgende endring i fht dette punktet og at nytt punkt lyder: «Kvartalslekeplass f_BKL2 må opparbeides før ferdigattest gis». Han støtter de to andre vilkårene i rekkefølgebestemmelsene.
- Stiller spørsmål om en slik utbygging vil medføre økning i barnetall som har innvirkning på skole og barnehage.

Kommentar:

Rekkefølgebestemmelsene for bygging av lekeplasser er endret slik at begge lekeplassene må være ferdig før ferdigattest kan gis.

3. Nord Trøndelag fylkeskommune

- Områdelekeplassen BLK2 er i knappeste laget med 1,4 dekar.
- Fortau langs o_SKV2 må vurderes, særlig om adkomsten til B1 er tenkt via denne vegen.
- Kulturminnet, id 215821, skal merkes i plankartet som Bestemmelsesområde og gis nr. #1.
- Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser: *Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av det berørte automatisk fredete kulturminnet, id 215821, som er merket som bestemmelsesområde #1 i plankartet. Kokegrop, id 215819, er godt nok undersøkt av fylkeskommunen ved registreringen, og den kan fjernes uten ytterligere vilkår. Det skal tas kontakt med Nord-Trøndelag fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes. Granskingen bekostes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10*

Kommentar:

Det er nå regulert fortau langs Tord Folesonsgate (deler av O_SKV3). O_SKV2 er gjort om til blindvei. Kulturminnet, id 215821 er nå merket i plankartet som Bestemmelsesområde #1.

Fellesbestemmelsene er endret i henhold til fylkeskommunens krav.

4. NVE

- Resultatene og anbefalingene i den geotekniske rapporten er ikke sammenfallende med ROS-analysen hvor det anses at området ikke er utsatt for skredfare. NVE ber om at dette rettes opp.
- NVE kan ikke av den geotekniske rapporten se hvorvidt det er nødvendig å gjennomføre de anbefalte sikringstiltakene dersom en bygger ut området sør for Tord Folesons gate først. Dette må avklares i samarbeid med Multiconsult, evt. annen geoteknisk rådgiver, og det må tas inn bestemmelser som forankrer og regulerer rekkefølgen av sikringstiltakene i forhold til framdriften i prosjektet slik at disse er på plass til rett tid og på riktig måte.
- Det må utarbeides en plan for hvordan en har tenkt å håndtere overvannet fra det økte arealet med tette, harde flater slik at en unngår disse negative effektene.

Vilkår for egengodkjenning- Innsigelse:

- Dersom en ønsker å bygge ut området sør for Tord Folesons gate først uten å sikre området i henhold til Multiconsults rapport 417492-Rig-rap-001 av 27.01.2016, må det dokumenteres at sikkerheten mht. til geoteknikk/grunnforhold er tilstrekkelig ivaretatt.
- Nødvendige sikkerhetstiltak for å opprettholde/forbedre områdestabiliteten må være gjennomført før de nye beboerne kan flytte inn. Dette må forankres i bestemmelsene til planforslaget.

Kommentar:

- ROS-analysen er nå oppdatert slik at den er i samsvar med geoteknisk rapport
- Det er laget en geotekniske rapport : 417492-RIG-RAP-03_rev00_Sikringstiltak_Ysseelva og et notat: 417492-RIG-NOT-001. Notatet konkludere med at sikringstiltak langs Ysseelva må gjennomføres før det kan settes i gang utbygging av boliger nord for Tord Folesons gate, og at geoteknisk prosjektering skal være utført før byggetillatelse gis for hele planområdet.
- Det er tegnet inn en hensynssone fareområde på plankartet som angir avgrensning av løsneområde. Det er laget bestemmelser til sikkerhetstiltak for hensynssonen og krav om geoteknisk prosjektering i planbestemmelsene.

5. Jernbaneanverket

Vilkår for egengodkjenning – Innsigelse:

- Det må etableres sikkerhetsgjerde mot jernbanen, dette må tas inn i planen som en rekkefølgebestemmelse.
- Overvannshåndtering må beskrives, med avbøtende tiltak, dette må tas inn i beskrivelsen og rekkefølgebestemmelsene.
- Det må godtgjøres at de geotekniske tiltakene/vurderingene gjennomføres før igangsettelses tillatelse gis.

Jernbaneanverket forutsetter at følgende punkter følges opp og ivaretas i planen:

- Planskilt kryssing av jernbanen må tas inn i planen som en rekkefølgebestemmelse.
- Jernbaneloven § 10 er gjeldende for planområdet, 30 meter byggegrense fra nærmeste spors midtlinje.

Kommentar:

- *Krav om sikkerhetsgjerde er tatt inn i bestemmelsene som en rekkefølgebestemmelse.*
- *Det er laget et forprosjekt for VA-plan for området.*
- *Det er laget en geotekniske rapport : 417492-RIG-RAP-03_rev00_Sikringstiltak_Ysseelva og et notat: 417492-RIG-NOT-001. Notatet konkludere med at sikringstiltak langs Ysseelva må gjennomføres før det kan settes i gang utbygging av nord for Tord Folesons gate og at geoteknisk prosjektering skal være utført før byggetillatelse gis for hele planområdet.*
- *Det er lagt inn ei byggegrense i kartet på 30 meter fra jernbanen*

6. Statens vegvesen

- 180 nye boenheter vil generere økt trafikk i området. Beliggenheten med nærhet til sentrum og skole tilsier at mye av transporten kan gjøres med sykkel og gange. For at dette skal framstå som et godt alternativ til bilbruk, er det avgjørende at utformingen av gang og sykkelanleggene oppfattes som attraktive. Traseen som går gjennom planområdet er en del av hovednettet for sykkel i Verdal kommune.
- I reguleringsbestemmelsene til planen er det satt krav til bredde og kvalitet for veg og gangareal, mens gang- og sykkelareal ikke er omtalt på samme måte. Gang- og sykkelvegen bør ha bredde på min. 3,5 meter og ha asfaltdekke. Dette bør sikres i reguleringsplanbestemmelsene.

Kommentar:

- *Gang- og sykkelvegens bredde er målsatt på plankartet. Hovedtraseen for gang- og sykkelvei er regulert til 3,5m.*

7. Eldrerådet

- Ingen merknader til planen.

8. Fylkesmannen

- Landbruksavdelingen fremmer innsigelse til planforslaget inntil at minimum 180 boenheter er klargjort gjennom kart og/eller bestemmelser. Områdereguleringsplanen vil først når dette er sikret bli i tråd med kommunedelplanens bestemmelse om utnytting.
- Landbruksavdelingen er opptatt av at det samlede plangrepet bidrar positivt til at også område B1 vil komme til utbygging. Kostnader knyttet til nødvendige sikringstiltak i Ysseelva (hvilket er en premiss for realisering av hele planområdet med 180 enheter) bør derfor gjennomføres nå, og ikke kun knyttes til område B1.
- Miljøvernabdelingen fremmer innsigelse til framlagte planforslag. Begrunnelsen for innsigelsen er at grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planbestemmelsen, jf. Rundskriv T-2/16, pkt. 3.1, fjerde strekpunkt.
- Miljøvernabdelingen vil tilrå at denne presiseres ved å endres til «Grenseverdiene for støy angitt i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) med tilhørende veiledning skal overholdes».
- For å ivareta støyretningslinjen T-1442 må kravene som er stilt i planbeskrivelsen (punkt 8.14 Risiko og sårbarhet, s. 18), samt forutsetningene i støyutredningen, innarbeides og komme tydelig fram i planbestemmelsene. Dette gjelder krav om uteplasser og soverom på stille side, samt krav til støydemping og ventilasjon. Dette kan for eksempel ivaretas ved at det tas inn tilsvarende krav som er stilt i kommunedelplan Verdal by 2016 – 2030 til Bestemmelsesområde #1.
- Miljøvernabdelingen savner en vurdering etter §§ 8- 12 i naturmangfoldloven av hvordan erosjonssikringen vil innvirke på miljøkvalitetene i elva, og hvordan disse skal ivaretas. De vil sterkt tilrå at det gjennomføres en slik vurdering, og at det tas inn planbestemmelser som sikrer at miljøkvalitetene i Ysseelva tas vare på ved gjennomføring av erosjonstiltakene.
- Håndtering av fremmede arter er ikke beskrevet. Foreslår ny bestemmelse: «Ved all massehåndtering må fare for spredning av fremmede arter vurderes. Det må foretas en kartlegging før anleggsstart og etterkontroll etter åpning av anleggene»
- Kommunalavdelingen fremmer innsigelse til planforslaget på grunn av de betydelige svakheter ved foreliggende ROS-analyse. innsigelsen er hjemlet i plan- og bygningslovens § 5-4, første ledd jf. Retningslinjer for fylkesmannens bruk av innsigelse for å ivareta samfunnssikkerhet i arealplanleggingen, pkt. 4 nr. 3 a og 5 a ii og iii.
- Det oppgis i ROS-analysen at planområdet ikke er heftet med kvikkleire eller ustadige grunnforhold. Dette samsvarer dårlig med den geotekniske rapporten som både påviser kvikkleire og et betydelig antall punkt hvor en er usikker på om det er kvikkleire. Ut fra dette finner vi grunn til å stille spørsmål med hvor grundig man har satt seg inn i tilhørende dokumentasjon ved gjennomføring av ROS-analysen.

- I den foreliggende geotekniske vurderingen er det identifisert ustabile grunnforhold i den grad at det er behøvelig med avbøtende sikringstiltak. Områdene som er heftet med slike grunnforhold må avmerkes som hensynssone i plankartet og gis bestemmelser som sikrer at disse områdene ikke bebygges før tilstrekkelig sikkerhet er oppnådd gjennom sikringstiltak.
- FM mener Verdal kommune som tiltakshaver burde tatt tydeligere styringsgrep for å oppfylle formålet med plangrepet og forutsetningene for realisering av planen. Dette gjennom å fastlegge infrastruktur og fellesområder med mer, også for område B1, for derigjennom også å godtgjøre at forutsetningene for planen lar seg oppfylle.

Kommentar:

Landbruksavdelingen:

- *Minimum antall boenheter for de forskjellige områdene er tatt inn i planbestemmelsene.*

Miljøvernavdelingen:

- *Reguleringsbestemmelsene er revidert i forhold til kravene fra miljøvernavdelingen.*
- *Det er tatt inn en reguleringsbestemmelse som sikrer at miljøkvalitetene i Ysseelva tas vare på.*
- *Det er tatt inn en bestemmelse om fremmede arter.*

Kommunalavdelingen:

- *ROS-analysen er revidert slik at den samsvarer med geoteknisk rapport.*
- *Nødvendige hensynssoner er tegnet inn på plankart, og sikret gjennom bestemmelser.*

9. John R. Sæther

- Foreslår at det i bestemmelsene tillates bygd inntil 2 etasjer.
- Foreslår maksimal gesims- og mønehøyde over gjennomsnittlig planert terreng, til 9 meter, subsidiært 2 etasjer + skråtak med maks. vinkel.
- Planert terreng må ikke heves ut over dagens nivå. Bestemmelsene vedr. høyde på planert terreng framstår som uklare, og er slik jeg forstår planforslaget innenfor et slingringsmonn på 3 meter nå står. Bestemmelsen må fastlegge høyde innenfor et fornuftig intervall som gjør prosjektet forutsigbart for naboer.
- For å skjerme gående/syklende fra vestlige B2 og framtidig B1, samt gang/sykkeltrafikk over jernbanen (Kausmo-området), inntas i bestemmelsen at det etableres egnet fortau langs Tord Folesons gate. Om planens "nye snarveier" for gangtrafikk er tilstrekkelig må vurderes.
- Ansvar drift/vedlikehold for teknisk infrastruktur (vei mv.) forutsettes avklart i utbyggingsavtale mellom utbygger og Verdal kommune eller inntas i bestemmelsene.

Kommentar:

- *Det er tegnet inn fortau langs Tord Folesons gate.*
- *Forhandlinger om utbyggingsavtale er startet opp.*

10. Naturvernforbundet

- Naturvernforbundet i Verdal er bekymret for jordvernet. Nestvoldjordet har noe av den aller beste matjorda i Verdal kommune. Nedbygging av slike areal er ikke riktig så lenge det fins alternativ.
- I særdeleshet vil vi protestere på at planforslaget legger til rette for eneboliger, som gir lav tetthet av boenheter per dekar. Det tyder på at dyrkajord ikke blir tilstrekkelig verdsatt som en verdifull men begrenset ressurs.

Kommentar:

- *Området er avsatt til framtidig boligbebyggelse i kommunedelplan for Verdal kommune, diskusjonen om det er riktig å bygge på dette området er derfor avsluttet. Området er godkjent til formålet i overordnet plan.*

11. Teknisk drift

- SKV 1 og SKV2 må reguleres med 7,5 meter bredde til vegformål slik at vegen kan anlegges med fortau.
- O SV1 og o SV2 ønskes regulert til privat fellesareal. Disse anses som gårdsplasser/parkeringsområder for boligene og er ikke regulert med snuplasser.
- Det bør reguleres gang/sykkelveg parallelt med Fv 173 fra Ydseelva til planlagt ny avkjørsel fra Fv 173.
- Utbyggingsavtale vil bli krevd dersom kommunen skal overta kommunaltekniske anlegg.

Kommentar:

- *O_SKV3 er regulert med fortau langs Tord Folesons gt. O_SKV2 er gjort om til blindvei.*
- *O_SV1 og o_SV2 er endret til annen eierform med navn SV1 og SV2.*

12. Trafikksikkerhetsutvalget

- KTU støtter innspill fra Ole Gunnar Hallager i oppstarten av planarbeidet vedrørende trafikkmønster. KTU anbefaler videre at vegene SKV og SKV2 bygges med fortau for myke trafikanter. Det bør også ordnes med et fysisk skille/sikring mellom kjøreveg og lekeplass.

Kommentar:

- *O_SKV_3 er tegnet med bredde 5,5m + 2m fortau langs Tord Folesonsgt. O-SKV2 er gjort om til blindvei for å gi et bedre kjøremønster.*

Endringer etter høring-ny begrenset høring

I samråd med tiltakshaver ble plandokumentene endret slik som det er nevnt i kommentarene ovenfor. De nye reviderte plandokumentene ble så sendt på en begrenset høring til sektormyndighetene for å avklare om endringene var tilstrekkelige for at de skulle trekke sine innsigelser til planene. Det kom inn følgende uttalelser til den begrensede høringen:

1. Bane NOR (tidligere Jernbaneverket)

Bane NOR har vurdert det reviderte planforslaget som statlig fagmyndighet for jernbane og kan akseptere planforslaget slik det nå foreligger.

2. Nord Trøndelag Fylkeskommune, datert 15.03.2017

Fylkeskommunen støtter foreslått endring med innregulering av fortau langs Tord Folesonsgate og endring av vei o_SKV2 til blindvei. Ved dette grepet unngås mulighet for rundkjøring i feltet. Det er også positivt at det tas inn i rekkefølgebestemmelsene at begge lekeplassene må være ferdig før ferdigattest kan gis. Fylkeskommunen har ikke øvrige merknader til endringsforslaget.

3. NVE, datert 20.03.2017

NVE ser nå at de geotekniske utfordringene er tilstrekkelig ivaretatt til at de kan trekke innsigelsen. I forhold til hvordan skredfaren er vist i plankartet anbefaler de at det blir benyttet hensynssone faresone med sosi-kode 310 og tilhørende bestemmelser. NVE frafaller innsigelsen til områderegulering Nestvoldjordet, Verdal kommune.

Kommentar:

Området med bestemmelser om skredfare er nå markert som hensynssone fareområde på plankartet.

4. Statens vegvesen, datert 29.03.2017

Statens vegvesen har ingen innvendinger til nytt planforslag.

5. Fylkesmannen, datert 23.03.2017

Landbruksavdelingen:

- Minimum antall boenheter innenfor de enkelte boligområdene er nå tatt inn i forslaget til planbestemmelser. Landbruksavdelingen var i uttalelsen av 01.11.16 tydelig på at utleieenhet i de 12 frittliggende boligene ikke er tilstrekkelig for å oppfylle kravet til 180 boenheter. Kommunen har i mail av 15.03.17 foreslått å endre bestemmelsen til å være tydelig på at dette skal være en «bileilighet» hvor hver boenhet skal ha egen inngang og være fysisk adskilt fra øvrige boenheter. Hver boenhet skal inneholde alle hovedfunksjoner for bolig, slik som stue, kjøkken, soveplass, bad og toalett. Landbruksavdelingen ser at dette er en forbedret løsning, men vi er likevel kritiske til om at dette vil stå seg som egen boenhet over tid.
- For å bidra til økt realisme for utbygging av område B1 vil landbruksavdelingen sterkt anmode om at kommunen gjennom rekkefølgebestemmelsene sikrer at sikringstiltakene langs Ysseelva gjennomføres før noen utbygging innenfor plangrensen. Dette vil innebære at kostnadene vil kunne fordeles på hele utbyggingen.
- Landbruksavdelingen har ut over overnevnte ingen øvrige merknader, og frafaller med andre ord innsigelsen av 01.11.2016 såfremt planen vedtas med plangrep, kart og bestemmelser som minimum sikrer 180 boenheter innenfor planområdet.

Miljøvernavdelingen:

- Miljøvernavdelingen vurderer vedlagte nytt planmateriale som tilstrekkelig til at vår innsigelse frafalles.

Kommunalavdelingen:

- En korrekt anvendelse av hensynssoner vil være å angi sonen som hensynssone - faresone jf. samme bestemmelse, bokstav a. Til slik sone er det adgang til å gi juridisk bindende bestemmelser som forbyr eller setter vilkår for tiltak og/eller virksomhet innenfor sonen. En hensynssone - fareområde vil også være mer opplysende om de faktiske forhold i området enn en hensynssone - landskap. Inntil slik endring er gjennomført vil fylkesmannen ha innsigelse til planforslaget

Kommentar:

Landbruksavdelingen:

I forhold til kravet om antall boenheter til området med frittliggende eneboligbebyggelse, er det nå presisert i reguleringsbestemmelsernes punkt 1.2 d) «Det skal etableres minimum 12 eneboliger med bileilighet på området, i alt 24 boenheter. Bileiligheten skal ha egne inngang og være fysisk adskilt fra eneboligen. Bileiligheten skal inneholde alle hovedfunksjoner for bolig slik som stue, kjøkken, soveplass, bad og toalett». Kravet til bileilighetene følger definisjonen av en boenhet som er satt i byggesaksforskriften § 2-2. Dette sikrer dermed at området bebygges med 24 boenheter som landbruksavdelingen krever.

Når det gjelder landbruksavdelingens sterke anmodning om å knytte sikringstiltakene langs Ydseelva til all utbygging innenfor planområdet, har rådmannen forståelse for landbruksavdelingens ønsker om dette. De geotekniske undersøkelsene viser imidlertid at behovet for sikringstiltak langs Ydseelva først kommer når utbygging av områdene nord for Tord Folessons gate skal gjennomføres. Krav om sikringstiltak bør komme når det er grunnlag og nødvendig å gjennomføre disse. Planforslaget sikrer også at utbygger legger inn store ressurser i infrastruktur, som vei og vann og avløp, allerede ved utbygging av første byggetrinn. Rådmannen anser område B1 som et attraktivt boligområde som det er svært realistisk at kommer til å bli bygget ut på sikt.

Kommunalavdelingen:

Hensynssonen har nå fått betegnelsen fareområde i plankart og bestemmelser.

Vurdering:

Det fremtidige boligområdet på Nestvold har ligget i planverket siden kommunedelplan for Verdal byområde ble vedtatt i 2007. Planene som nå foreligger gir muligheter for å bygge ut området med varierte boligtyper. Her reguleres det både til små frittliggende eneboliger, rekkehus og leilighetsbygg.

Rådmannen mener det er viktig at dette prosjektet kan realiseres. Det gir et botilbud som vil være mer rettet mot unge barnefamilier, enn de rene leilighetsprosjektene som er bygd ut i og omkring sentrumsområdene i Verdal de senere år, og dermed være et godt tilskudd til botilbudet i Verdal. Området har gode bokvaliteter og en sentrumsnær beliggenhet i nærhet av skole og barnehage tilbud.

I løpet av høringsprosessen kom det inn flere gode innspill som det stort sett er tatt hensyn til i det forslaget som nå legges frem for sluttbehandling. Det har vært en omfattende høringsprosess i to omganger. De innsigelser som sektormyndighetene hadde til planene, er nå fulgt opp gjennom ytterligere utredninger og endringer i plankart og bestemmelser.

Rådmannen foreslår at områderegulering for Nestvoldjordet vedtas.

Saksprotokoll og sakspapir 1. gangs behandling Komité plan og samfunn i Verdal - 13.09.2016

BEHANDLING:

SV og MDG v/Anne Kolstad og Arvid Wold fremmet følgende utsettelsesforslag:

«Saken utsettes til kommunedelplan Verdal by 2016-2030 er vedtatt.»

Ved votering falt utsettelsesforslag med 2 mot 7 stemmer

Ved votering ble rådmannens forslag til vedtak vedtatt med 8 mot 1 stemme.

VEDTAK:

Det legges til et nytt punkt 6 g) i reguleringsbestemmelsene:

Før ny bebyggelse tas i bruk, skal det være planfri kryssing av jernbanen på vegen nedover mot Kausmo.

Deretter vedtas at forslag til områderegulering for Nestvoldjordet, datert 14.07.2016, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn iht. plan- og bygningslovens § 12-10

Bakgrunn.

Arcon Prosjekt AS fremmer på vegne av Stiklestad Eiendom AS forslag til områderegulering for Nestvoldjordet. Områdereguleringen legger til rette for utbygging av 180 nye boenheter, med en blanding av eneboligbebyggelse, rekkehus og leilighetsbygg.

Området er avsatt til fremtidig boligområde i kommunedelplan for Verdal byområde. I kommunedelplanen er området betegnet som «Nestvold øst» med krav om en samlet reguleringsplan som tilrettelegger for minimum 180 boenheter.

Forholdet til forskrift om konsekvensutredning

Dette er en områderegulering som er i samsvar med overordnet plan (kommunedelplan). Planforslaget faller da ikke inn under forskriftens virkeområde og skal derfor ikke konsekvensutredes. Bakgrunnen for planforslaget og eventuelle føringer.

Planområdet.

Planområdet er på ca. 78 daa og ligger nord for Verdal sentrum, ved Nestvoll, mellom fylkesveg 173 og jernbanen.

Planområdet består av dyrket mark, samt noe skogsvegetasjon langs Ysseelva i nord og øst for 2 eksisterende eneboliger som ligger innenfor planområdet. Tord Folessons gate går gjennom planområdet.



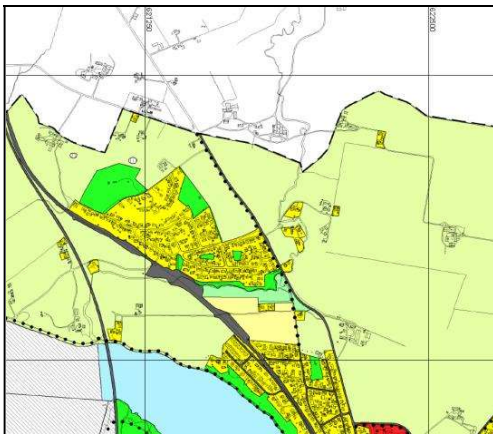
Området sør for Tord Folessons gate er for det meste flatt. Nord for Tord Folessons gate heller terrenget ned mot jernbanen i øst og Ysseelva i nord.

Planstatus.

Hvilken planstatus har området i dag gjennom kommuneplan eller reguleringsplan. Forhold til KU-forskriften.

Planstatus

Området er i all hovedsak regulert gjennom kommunedelplan for Verdal byområde. I denne planen er det meste av området avsatt til fremtidig boligbebyggelse. I tilhørende reguleringsbestemmelser (punkt 3.7) er det satt krav til minimum 180 boenheter innenfor området avsatt til fremtidig boligbebyggelse. Bestemmelsene til kommunedelplanen inneholder også et rekkefølgekrav (punkt 2.7), om at det skal være bygget bru over jernbanen på vegen til Kausmo før ny boligbebyggelse tas i bruk på Nestvold øst. Langs Ysseelva i nord er det avsatt friområde.



2.7 Før ny boligbebyggelse på Nestvold øst kan tas i bruk, skal det være bygget bru over jernbanen på vegen til Kausmo.

3.7 For boligområdet Nestvold øst skal det utarbeides samlet reguleringsplan for minimum 180 boenheter med tilrettelegging for etappevis utbygging.

Planområdet berører også to eldre reguleringsplaner, «Ydsedalen» i nord, og reguleringsplan for «Ydsedalen – skolekrysset» i vest, uten at disse to reguleringsplanene har betydning for innholdet i planforslaget.

Planforslaget

Generelt

Planforslaget er delt i tre hovedområder:

- Del 1, den største del av området, sør på kartet. Dette området foreslås regulert til bebyggelse og anlegg (boligbebyggelse og lekeplasser), samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (veg, gang-/sykkelveg, annen veggrunn). Denne delen av planområdet er detaljert ferdig slik at utbygger kan gå rett fra områdereguleringen til byggesak og utbygging.
- Del 2, nord på kartet, er regulert til boligbebyggelse (B1) med krav om detaljregulering før utbygging kan starte.
- Del 3, vegetasjonsbelte langs Ysseelva og tilsgrensende dyrket mark. Disse reguleres til friområde.

Bebyggelsen

Innenfor området som er detaljert ferdig (del 1) legges det opp til en variasjon i boligbebyggelsen mellom frittliggende småhusbebyggelse, kjedehusbebyggelse og blokkbebyggelse. Alle boligene tillates oppført i 2 etasjer med maksimal gesims- og mønehøyde på 10 meter.



Del 1

Antall boenheter innenfor del 1:

- Frittliggende småhusbebyggelse (BFS 1, BFS 2): 24 boenheter
- Kjedehusbebyggelse (BKS 1, BKS 2): 21 boenheter
- Blokkbebyggelse (BBB1, BBB2, BBB3) 68 boenheter
- I ALT: **113 boenheter**

Dette betyr at hvis kravet om 180 boenheter skal oppfylles så må det reguleres og bygges 67 boenheter innenfor området som ikke er regulert (B2).

Del 1 har et areal på ca. 33 daa, mens gjenstående boligareal (B1) har et areal på ca. 20 daa. Dette betyr at det legges opp til samme utnyttning på arealet som detaljreguleres nå og området som gjenstår å detaljregulere, ca. 3,5 boenhet pr. daa.

Biladkomst og gang-/sykkelveg

Det etableres nye bilveier og gangveier innenfor planområdet. Ny adkomstvei vil bli etablert fra Rikvsvei 173/ Sjøbygdveien. Den vil fortsette på en forlengelse av eksisterende Arnljots gate, parallelt med dagens gangsti, og fortsette på Tord Folesonsgate. Man kan kjøre gjennom feltet fra Tord Folesonsgate, via ny utkjørsel, og ut på Riksvei 173/Sjøbygdveien.

Parkering

Parkering for beboerne er løst med garasjer/carporter og p-plasser.

I tillegg er det gjesteparkering. Det er i reguleringsbestemmelsene angitt et parkeringskrav på 1,2 bil pr. boenhet for blokkbebyggelsen, 2 plasser pr. boenhet for villabebyggelsen og 1,5 plass pr. enhet for den konsentrerte småhusbebyggelsen

(rekkehusene). 5% av disse skal være tilrettelagt for bruk av bevegelseshemmede. Det skal også settes av plass til 1 sykkelparkeringer pr. boenhet.

Parkeringskravet er innenfor kravet i kommunedelplanen. Der er det satt et krav om minimum 2 parkeringsplasser for eneboligbebyggelse, mens boligformål forøvrig må ha 1 plass, pluss 0.2 plass pr. boenhet i gjesteparkering.

Lek og uteopphold

Det er innenfor del 1 regulert inn 2 lekeplasser. En større kvartalslekeplass på 1,4 daa og en mindre småbarnslekeplass på 0,2 daa. Eneboligbebyggelsen og rekkehusene, vil kunne ha egen hage til uteopphold og lek, mens for resten av boligbebyggelsen vil være særdeles viktig å kunne ha tilgang til de felles lekeplassene.

Kommunedelplanen angir at det skal avsettes minimum 50 m² felles eller offentlig uteareal pr. bolig. Innenfor en avstand på 100 meter skal det sikres en småbarnslekeplass på minimum 100 m², og innenfor en avstand på 250 meter skal det sikres areal til kvartalslekeplass på minimum 1,5 daa.

Universell utforming

Bestemmelsene sikrer at prinsippene for universell utforming skal legges til grunn for utforming av uteområdene. Alle bygningene skal ha adkomst som er universelt utformet og i tillegg skal minimum 50% av boligene skal være utformet som tilgjengelige boenheter.

Støy

Det er foretatt en støyvurdering i forhold til vegtrafikkstøy og støy fra jernbanen (vedlegg 12). Støynivåene i området er i hovedsak lavere enn grensen for gul støysone fra vegtrafikk og jernbane. Beregningene viser at en bolig ligger i gul støysone fra vegtrafikk, og ti boliger ligger i gul støysone fra jernbanestøy. Boligbygget som delvis ligger i gul støysone fra vegtrafikkstøy må ha tilgang til stille side samt tilgang til utendørs oppholdsareal mot sør og vest. Planforslaget sikrer dette.

Støykravene er også sikret i reguleringsbestemmelsene.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Multiconsult har utredet faren for kvikkleireskred i området i vedlagte rapport (vedlegg 11). Rapporten konkluderer med at Ysseelva må erosjonssikres for å unngå forverring av terrengforholdene her. I skråningen ned mot Ysseelva er det nødvendig med terrengtiltak for å tilfredsstille sikkerhetskravene for områdestabilitet. Tiltakene er sikret i reguleringsbestemmelsenes punkt 6 b)

Sikkerheten i forhold til jernbanesporet og de 2 usikrede planovergangene Nestvold og Ydse vil være viktige forhold for sikkerheten til beboerne innenfor planen.

Jernbaneverket er i gang med å sikre disse overgangene, og det foregår et planarbeid parallelt fra deres side. Disse planene omfatter også planfri kryssing både for kjørende og de som går og sykler.

Kulturminner

Det er foretatt arkeologiske utgravinger på området. Det er registrert kokegrop på planområdet, datert til Bronsealder-Jernalder. Dette funnet er ferdig undersøkt av fylkeskommunen, og kan fjernes uten ytterligere vilkår. Det er også registrert bosetting og aktivitetsspor i form av stolpehull, kultur-lag og kokegrop på området, dette ligger helt sør/øst på området.

Planbestemmelsene sikrer at før det iverksettes tiltak i medhold av planen, skal det foretas arkeologisk utgravning av det berørte automatisk fredete kulturminnet, id 215821. Kokegropen er godt nok undersøkt av fylkeskommunen ved registreringen, og den kan fjernes uten ytterligere vilkår.

Biologisk mangfold

Ysseelva er klassifisert i Miljødirektoratets Naturbase, som naturtype viktig bekkedrag for sjørret. Elva er et viktig gyteområde for fisk. Ved søk i Artsdatabasen Artskrav, finner man, at det er gjort flere registreringer av livskraftige planter i området.

Ned mot Ysseelva er det i planforslaget avsatt et vegetasjonsbelte (friluftsområde) som skjermer bebyggelsen mot elva.

Planprosess

Medvirkning

Forhåndskonferanse med Innherred samkommune og Verdal kommune ble gjennomført 17.12.2014. Varsel om igangsettelse av planarbeid for Nestvoldjordet ble annonsert i Verdalingen 15.01.2015.

Naboer og rettighetshavere i området ble på ordinært vis tilskrevet med varsel om igangsettelse av planarbeid i brev datert 14.01.2015.

Innspillene til varsel om oppstart er listet opp og kommentert i planbeskrivelsen.

Vurdering:

Forholdet til overordnet plan (kommunedelplan)

Planforslagets arealbruk er i samsvar med gjeldende kommunedelplan.

Bebyggelse og utnyttelse

Planforslaget legger opp til varierte former for boligbebyggelse i et relativt sentrumsnært område. Det var ved behandlingen av kommunedelplanen en forutsetning for å frigi dyrka

jord til boligbebyggelse, at området måtte utnyttes høyt. Kommuneplanens krav om høy utnytting er etter vår vurdering videreført på en tilfredsstillende måte.

Sikkerhet mot jernbanen

I kommunedelplanen var det satt krav fra Jernbaneverket om at det må på plass en planfri kryssing for minimum gang- og sykkeltrafikk, nedover mot Kausmo og Trones. Jernbaneverket jobber nå med å få på plass en ny undergang ved Ydsedalen som vil løse dette. Inntil dette er på plass, er det viktig at områdereguleringen viderefører dette kravet. Rådmannen vil derfor foreslå følgende tilleggspunkt i reguleringsbestemmelsene:

Nytt punkt 6 g):

Før ny bebyggelse tas i bruk, skal det være planfri kryssing av jernbanen på vegen nedover mot Kausmo.

Forholdet til naturmangfoldloven

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, og vurderingen og vektleggingen skal framgå av vedtaket. Prinsippene skal holdes opp mot forvaltningsmålene i §§ 4 og 5.

Utover det som er opplyst i saken er det ikke kjennskap til eller påvist prioriterte, truede eller nær truede arter iht. Norsk rødliste for arter 2010, og heller ikke utvalgte, truede eller nær truede naturtyper iht. Norsk rødliste for naturtyper 2011, som vil bli skadelidende som følge av tiltaket. Eksisterende kunnskapsgrunnlag basert på Naturbasen til

Miljødirektoratet og Artsdatabankens artskart samt kommunens egen kjennskap til området, vurderes som tilstrekkelig i forhold til sakens karakter og evt. risiko for skade på naturmangfold, jf. § 8. 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.

Konklusjon

Vedlagte planforslag legger godt til rette for en konsentrert boligbebyggelse på Nestvoldjordet, i tråd med føringene i gjeldende kommunedelplan for Verdal byområde.

Rådmannen foreslår derfor at vedlagte planforslag, med foreslåtte endring, legges ut til offentlig ettersyn.



Investeringer/gebyrer innenfor vann/avløpssektoren

Saksbehandler: Bård Kotheim	Arkivref:
E-post: baard.kotheim@verdal.kommune.no	2011/785 - /231
Tlf.: 74048527	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	09.05.2017	28/17
Verdal formannskap	11.05.2017	53/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	50/17

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 11.05.2017

BEHANDLING:

Innstilling fra komite plan og samfunn ble utdelt i møtet.

Ved votering ble komiteens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Kommunestyret gjør følgende prioriteringer når det gjelder vann/avløpsanlegg i neste 4-årsperiode.

- 2017: Vannforsyning Ulvilla
 Rehabilitering vann Fætta
 Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
 Utrede kapasitetsøkning Hallemsåsen vannrenseanlegg
 Utrede nytt høydebasseng Hallia
 Planlegging av nytt ledningsanlegg Vinne
- 2018: Rehabilitering vann Fætta
 Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
 Planlegging av nytt ledningsnett Vinne
- 2019: Nytt vannledningsnett Vinne
 Nytt høydebasseng Hallia
 Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa Tinden
- 2020: Nytt høydebasseng Hallia
 Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa/Tinden
 Detaljprosjektering utvidelse kapasitetsøkning Hallemsåsen vannrenseanlegg

Avløp:

- 2017: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
Avløpsanlegg Fætta
- 2018: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
Avløpsanlegg Fætta
Sanering av avløpsanlegg Ørmelen, planlegging
- 2019: Sanering av avløp Ørmelen
Avløpsanlegg Leksdal
Sanering av avløpsanlegg Tinden
- 2020: Sanering av avløp Ørmelen
Sanering av avløpsanlegg Tinden
Avløpsanlegg Leksdal

Kommunestyret ber om at tiltaksplan revideres årlig.

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 09.05.2017

BEHANDLING:

Virksomhetsleder Bård Kotheim redegjorde for saken.

Ved votering ble rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Kommunestyret gjør følgende prioriteringer når det gjelder vann/avløpsanlegg i neste 4-årsperiode.

- 2017: Vannforsyning Ulvilla
Rehabilitering vann Fætta
Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
Utrede kapasitetsøkning Hallemsåsen vannrenseanlegg
Utrede nytt høydebasseng Hallia
Planlegging av nytt ledningsanlegg Vinne
- 2018: Rehabilitering vann Fætta
Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
Planlegging av nytt ledningsnett Vinne
- 2019: Nytt vannledningsnett Vinne
Nytt høydebasseng Hallia
Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa Tinden
- 2020: Nytt høydebasseng Hallia
Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa/Tinden
Detaljprosjektering utvidelse kapasitetsøkning Hallemsåsen vannrenseanlegg

Avløp:

- 2017: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
Avløpsanlegg Fætta
- 2018: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
Avløpsanlegg Fætta
Sanering av avløpsanlegg Ørmelen, planlegging
- 2019: Sanering av avløp Ørmelen
Avløpsanlegg Leksdal
Sanering av avløpsanlegg Tinden
- 2020: Sanering av avløp Ørmelen
Sanering av avløpsanlegg Tinden
Avløpsanlegg Leksdal

Kommunestyret ber om at tiltaksplan revideres årlig.

Rådmannens innstilling:

Kommunestyret gjør følgende prioriteringer når det gjelder vann/avløpsanlegg i neste 4-årsperiode.

- 2017: Vannforsyning Ulvilla
Rehabilitering vann Fætta
Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
Utrede kapasitetsøkning Hallemsåsen vannrenseanlegg
Utrede nytt høydebasseng Hallia
Planlegging av nytt ledningsanlegg Vinne
- 2018: Rehabilitering vann Fætta
Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
Planlegging av nytt ledningsnett Vinne
- 2019: Nytt vannledningsnett Vinne
Nytt høydebasseng Hallia
Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa Tinden
- 2020: Nytt høydebasseng Hallia
Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa/Tinden

Avløp:

- 2017: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
Avløpsanlegg Fætta
- 2018: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
Avløpsanlegg Fætta
Sanering av avløpsanlegg Ørmelen, planlegging
- 2019: Sanering av avløp Ørmelen
Avløpsanlegg Leksdal
Sanering av avløpsanlegg Tinden
- 2020: Sanering av avløp Ørmelen
Sanering av avløpsanlegg Tinden
Avløpsanlegg Leksdal

Kommunestyret ber om at tiltaksplan revideres årlig.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I de senere år har rådmannen lagt fram en sak vedrørende investeringer/drift innenfor vann/avløpssektoren. For å få et helhetsbilde har rådmannen i tillegg knyttet dette opp til avgiftsnivået på disse tjenestene.

Investeringer innenfor vannforsyningssektoren de siste 2 år (2015 og 2016)

Innenfor vannforsyningssektoren har investeringsmidlene i de 2 siste år stort sett gått til følgende formål:

- Utbedring av 2 stk. sandfilter Hallemsåsen vannrenseanlegg.
Anleggskostnad 0,6 mill.kr.
- Legging av ny reservevannsledning mot Levanger.
5,5 mill.kr. Anlegget ferdigstilles 2017.
- Renovering av vannledningsnett Ørmelen i Setervegen, Skogvegen og Furuvegen.

- Anleggskostnad 1,3 mill.kr. Ferdigstilt etappe 4.
- Vannforsyning på vest og nordøstsiden av Leksdalsvatnet mot Steinkjer grense. Anleggskostnad 0,4 mill.kr. Ferdigstilt.
- Detaljprosjektering av ny vannledning Holmen-Ulvilla, 1,2 mill.kr. Anleggsstart høsten 2016. Ferdig etappe 1 i 2017.
- Ny vannledning Holte–Minsaas til erstatning for eksisterende eternittledning. Lagt i forbindelse med bygging av gang/sykkelveg Holte-Minsaas. Anleggskostnad 1,3 mill.kr.
- Nordgata/Volhaugvegen, sanering av eksisterende ledningsnett. Anleggskostnad 0,7 mill.kr.

Total investeringskostnad vannforsyning siste 2 år: 11,0 mill.kr.

Investeringer innenfor avløpssektoren de siste 2 år (2015 og 2016):

Innenfor avløpssektoren har investeringsmidlene i de to siste år stort sett gått til følgende formål:

- Sanering eksisterende kloakk Ørmelen, etappe 4, Setervegen, Skogvegen og Furuvegen. Anleggskostnad 2,5 mill.kr.
- Planlegging nytt avløpsanlegg Leksdal. Kostnad 0,1 mill.kr
- Justeringer Ørin renseanlegg Anleggskostnad 0,7 mill.kr.
- Sanering av eksisterende avløpsanlegg Volhaugvegen/Nordgata. Kostnad 1,4 mill.kr
- Nytt avløpsanlegg Lein-Minsaas-Bakketun. Lagt i forbindelse med gang/sykkelvegprosjekt Holte-Minsaas-Lein. Kostnad 0,4 mill.kr.
- Ny overvannsledning Verdalselva gjennom Moparken - Sørgata: 0,7 mill.kr
- Kloakk Fættan: 0,4 mill.kr

Total investeringskostnad avløp siste 2 år: 6,2 mill.kr.

Utvikling av årsgebyrer vann eks.mva i perioden 2011-2017

År	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Årsav.m3	10,04	10,04	10,04	10,24	11,26	10,70	10,70
Fastledd	525	525	525	525	525	525	525
Rente %	3,24	2,44	2,63	2,52	1,94	1,68	2,0
Fond 1/1	2194350	2834175	2496135	101927	802075	4022185	2742398

Som en ser av tabellen ovenfor er årsavgiften pr/m³ vann steget med 6,6 % fra 2011 til 2017. I tillegg ble det i 2008 innført et fastledd på årsavgiften på kr.500,- pr. eiendom som i 2009 ble økt til kr.525,-. Det kan bemerkes at årsavgift vann ikke økte i perioden 2009 – 2013.

Vannforsyningssektoren gikk i 2016 med ett underskudd på 1,3 mill.kr . Dette medfører at pr.01.01.17 har vi ett bundet driftsfond på i overkant av 2,7 mill.kr på vannforsyningssektoren. Dette har ført til at kommunen har valgt å holde prisene for vann uendret i 2017.

Utvikling av årsgebyrer avløp eks.mva i perioden 2011-2017

År	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Årsav.m ³	16,58	16,58	19,07	20,98	21,40	20,33	20,33
Fastledd	525	525	525	525	525	525	525
Rente %	3,24	2,44	2,63	2,52	1,94	1,68	2,00
Fond 1/1	3962809	1333168	- 1578317	-23114	1913369	6670094	4972670

Som en ser av tabellen ovenfor er årsavgiften pr/m³ avløp steget med 22,6 % fra 2011 til 2017. I tillegg ble det i 2008 innført et fastledd på årsavgiften på kr.500,- pr. eiendom som ble forhøyet til kr. 525,- fra 2009.

I 2011 og 2012 gikk avløpssektoren med et forholdsvis stort underskudd. På grunn av at kommunen har et negativt resultat på avløpssiden så en seg tvunget til å øke avløpsgebyret med 15% i 2013 og 10 % i 2014. Økte driftskostnader til behandling av avvannet slam var en av hovedgrunnene til dette. Med disse økningene gikk avløpssektoren med et betydelig overskudd i 2014 og 2015. For 2016 ble kloakkavgiften satt ned med 5 % noe som medførte et underskudd på omlag 1,5 mill.kr for dette året. Dette medfører at vi pr.01.01.17 har vi et bundet driftsfond innenfor avløpssektoren på ca. 5,0 mill.kr. Forhåpentligvis vil fondet bli redusert også i 2017.

Rentesatsens innvirkning på fondsavsetning vann/avløpssektoren

Rentesatsene har siden 2012 vært svært lave. For 2016 var renten rekordlav. Dersom rentene stiger vil dette medføre en økning på avgiftene. Tilsvarende lave rentenivå forventes også i 2017.

Avgiftsnivå i forhold til nabokommunene i 2016

Gjennomsnittlig forbruk for en husstand ligger på 150m³. Årsavgift vann/avløp for en gjennomsnittshusstand vil da bli for sammenlignbare kommuner:

- Verdal: Kr.5.705,- eks.mva (Kr.7.131,- inkl.mva)
- Levanger: Kr.6.075,- eks.mva (Kr.7.594,- inkl.mva)
- Steinkjer: Kr.5.194,- eks.mva (Kr.6.492,- inkl.mva)
- Inderøy: Kr.5.887,- eks.mva (Kr.7.359,- inkl.mva)

For 2017 har Verdal et litt høyere avgiftsnivå enn Steinkjer og forholdsvis likt avgiftsnivå med Levanger og Inderøy. Store bundne driftsfond vil medføre at avgiftsnivået i hvert fall ikke vil stige i de par nærmeste år. Dette vil igjen medføre at Verdal, Inderøy, Steinkjer og Levanger vil ha ett bortimot likt avgiftsnivå innenfor VA-sektoren de nærmeste år.

Planlagte investeringer innen vannforsyning:

I vedtatt økonomiplan er det avsatt 10,0 mill. kr. årlig til investeringer innenfor vannforsyningssektoren. Det vil i 2017/2018 bli utarbeidet et forprosjekt for utvidelse av Hallemsåsen vannrenseanlegg, samt bygging av ett nytt høydebasseng i Hallia på nabotomta til eksisterende basseng. Dette kan nok medføre at investeringene innenfor vannforsyningssektoren må justeres noe opp i slutten av økonomiplanperioden. Dette vil bli sett på når forprosjektene for det ovennevnte foreligger.

- Sterkt økende vannforbruk ved TINE har medført at reservekapasiteten ved Hallemsåsen vannrenseanlegg begynner å bli bekymringsfull. Av den grunn foreslår rådmannen å utrede kapasitetsøkning ved vannrenseanlegget. TINE har økt vannforbruket fra 200000 m³/år i 2012 til i underkant av 400000 m³/år i 2016. Dette er 25% av produsert vannmengde ved Hallemsåsen vannrenseanlegg i 2016. Denne økningen har medført at ved normalt vannforbruk benyttes 75 % av vannrenseanleggets kapasitet ved normal drift. Dersom det skulle komme en sterkt vannforbrukene industribedrift til på Ørin vil vi snart komme opp i kapasitetstaket.
 - Utrede kapasitetsøkning Hallemsåsen/ nytt høydebasseng Hallia: 1,0 mill.kr
- For utvidelse av vannverket er det områder i Vinne samt Ulvillå som pr.dato er planlagt tilknyttet Verdal Vannverk. 1.byggetrinn opp til Ulvillå er i full gang. Grove kostnadsestimer er prøvd satt opp nedenfor.
 - Vannforsyning Ulvillå 1.byggetrinn: 10 mill.kr
 - Vannforsyning Vinne. 4 mill.kr

- Utsifting av dårlig ledningsnett i sentrum og Fætta:
 - Utsifting av eksisterende vannledninger Fætta: 3 mill.kr
 - Utsifting av eksisterende vannledningsnett: 5 mill. årlig
- Nytt høydebasseng Hallia: 15 mill.kr
- Prosjektering Hallemsåsen/2.byggetrinn Ulvilla: 2 mill.kr

Planlagte investeringer innenfor avløpssektoren:

Innenfor avløpssektoren er det avsatt 12,0 mill. årlig i økonomiplanperioden.

- Midlene er planlagt benyttet til sanering av eksisterende kloakk sentrum, Fætta og Leksdal. For tilknytning av mer kloakk fra Leksdal er det nødvendig med bygging av ny avløpsledning Volen-Stiklestad. Dette på grunn av at renseanlegget i Vuku nå begynner å få maks belastning av hva det er dimensjonert for og det vi har utslippstillatelse til. Grove kostnadsestimater er prøvd satt opp nedenfor.
 - Avløp Fætta: (Pågår) 15 mill.kr
 - Leksdal, 1.byggetrinn: 8 mill.kr
- I sentrum har vi en rekke nødvendige rehabiliteringsprosjekt på eksisterende avløpsnett på Ørmelen, Garpa/Prærien samt Tinden. De omfattende arbeidene kommunen har utført i sentrum de senere år har medført at vi nesten ikke har hatt tilbakeslagsskader av kloakk inn i hus siden 2004. Før den tid hadde kommunen bortimot årlig store skadetilfeller med omfattende innslag av kloakk inn i kjellere. I 2016 fikk vi likevel ett større skadetilfelle. 20-30 hus i sentrum fikk den 26.juli i fjor inn kloakk i sine kjellere.
- Arbeidet med komplett rehabilitering av vann/kloakkledninger Nordgata/Volhaugvegen er i full gang og forventes avsluttet i 2018.
 - Rehabilitering årlig: 6 - 12 mill.kr
- I tillegg holder kommunen på med planer for sanering av Akerkloakken slik at den blir pumpet til Ørin renseanlegg. I dag går kloakken fra Aker inn på en slamavskiller og deretter rett på fjorden. Det er ikke funnet rom for dette i 4-årsperioden.

Ved denne investeringstakten innenfor vann/avløp vil avgiftsnivået ha en minimal økning dersom rentenivået holder seg på dagens nivå.

Som en ser er det mange tiltak som står for tur. Spesielt må en se på om det er riktig å øke investeringstakten både innenfor vannforsyning og avløpssektoren. Dette vil eventuelt bli gjort i forbindelse med revidering av økonomiplanen.



Vurdering:

Rådmannen foreslår følgende prioriteringer når det gjelder investeringer vann/avløp i neste 4-årsperiode.

Vannforsyning:

- 2017: Vannforsyning Ulvilla
 Rehabilitering vann Fætta
 Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
 Utrede kapasitetsøkning Hallemsåsen vannrenseanlegg
 Utrede nytt høydebasseng Hallia
 Planlegging av nytt ledningsanlegg Vinne
- 2018: Rehabilitering vann Fætta
 Rehabilitering vannledningsnett Volhaugvegen
 Planlegging av nytt ledningsnett Vinne
- 2019: Nytt vannledningsnett Vinne
 Nytt høydebasseng Hallia
 Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa Tinden
- 2020: Nytt høydebasseng Hallia
 Sanering av vannledningsnett Ørmelen/Prærien/Garpa/Tinden
 Detaljprosjektering utvidelse kapasitetsøkning Hallemsåsen
 vannrenseanlegg

Avløp:

- 2017: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
 Avløpsanlegg Fætta
- 2018: Rehabilitering av ledningsnett Volhaugvegen
 Avløpsanlegg Fætta
 Sanering av avløpsanlegg Ørmelen, planlegging
- 2019: Sanering av avløp Ørmelen
 Avløpsanlegg Leksdal
 Sanering av avløpsanlegg Tinden
- 2020: Sanering av avløp Ørmelen
 Sanering av avløpsanlegg Tinden
 Avløpsanlegg Leksdal

Rådmannen foreslår at tiltaksplan revideres årlig.



Verdal kommune

Sakspapir

Fritak og nyvalg innvandrerrådet

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2015/562 - /033
E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74048250	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	11.05.2017	55/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	51/17

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 11.05.2017

BEHANDLING:

Det ble votert punktvis over rådmannens forslag til innstilling med slikt resultat:

Pkt. 1 – enstemmig vedtatt.

Pkt. 2 – enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

1. Jamileh Ahmadigharnaei fritas fra vervet som medlem i innvandrerrådet.
2. Følgende oppnevnes som nye medlemmer i innvandrerrådet:
Nele Griet Verhoeve
Fionna Leigh Gratton

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Jamileh Ahmadigharnaei fritas fra vervet som medlem i innvandrerrådet.
2. Følgende oppnevnes som nye medlemmer i innvandrerrådet:
Nele Griet Verhoeve
Fionna Leigh Gratton

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Medlem i innvandrerrådet, Hanna Maroz, har flyttet til fra kommunen og er derfor ikke valgbar. I tillegg har Jamileh Ahmadigharnaei søkt om fritak fra vervet som medlem innvandrerrådet begrunnet i studier. Det må derfor velges to nye medlemmer til innvandrerrådet.

Innvandrerrådet har i møte 19. april forslått to nye medlemmer. Disse er Nele Griet Verhoeve og Fionna Leigh Gratton. Begge har sagt seg villig til å stille som kandidater.

Basert på reglement til innvandrerrådet skal det være fire faste medlemmer i rådet som skal velges blant kommunens innvandrere og to av hvert kjønn. Det skal også være en fordeling basert på hvor innvandrerne kommer fra. To skal være fra landgruppe 1: EU/EØS, Nord-Amerika, Australia eller New Zealand og to av medlemmene skal være fra landgruppe 2: Asia, Afrika, Latin-Amerika, Oseania unntatt Australia og New Zealand og Europa utenom EU/EØS.

Innvandrerrådet forslag på nye medlemmer tilfredsstiller reglementet på dette området. Rådmann tilrår med dette at Jamileh Ahmadigharnaei sin søknad om fritak imøtekommes og at Nele Griet Verhoeve og Fionna Leigh Gratton velges som nye medlemmer av innvandrerrådet.



Valg til eiermøte NTE

Saksbehandler: Jostein Grimstad	Arkivref: 2015/8035 - /037
E-post: jostein.grimstad@verdal.kommune.no	
Tlf.: 74 04 82 59	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	11.05.2017	59/17
Verdal kommunestyre	29.05.2017	52/17

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 11.05.2017

BEHANDLING:

AP v/Trine Reitan fremmet følgende forslag:

Leder av det største mindretallspartiet i kommunestyret (Marit Voll).

Ved votering ble forslaget enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

I tillegg til ordfører og rådmann velges følgende som utsending til Eiermøte NTE,:

Leder av det største mindretallspartiet i kommunestyret (Marit Voll).

Vedtaket er fattet etter kommunelovens § 13 – Utvidet myndighet til hastesaker. Melding om vedtaket legges fram for kommunestyret i førstkommende møte.

Rådmannens forslag til vedtak:

I tillegg til ordfører og rådmann velges følgende som utsending til Eiermøte NTE,:

Vedtaket er fattet etter kommunelovens § 13 – Utvidet myndighet til hastesaker. Melding om vedtaket legges fram for kommunestyret i førstkommende møte.

Vedlegg:

Retningslinjer for eiermøtet i Nord-Trøndelag elektrisitetsverk AS

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I forbindelse med at kommunene overtar eierskapet av Nord-Trøndelag elektrisitetsverk AS blir det etablert en ordning med eiermøter, som skal avholdes to ganger i året. Formålet med eiermøtet er utveksling av informasjon og synspunkter mellom aksjonærene og med selskapet, samt koordinering av eierskapet i selskapet. Hver kommune (aksjonær) kan møte med ordfører, rådmann og en valgt politisk representant. Rådmannen viser for øvrig til de vedlagte retningslinjer for eiermøtet.

Det er innkalt til eiermøte i NTE den 22. mai 2017. Denne innkallingen har ikke kommet fram til administrasjonen, og derfor kommer denne saken som tilleggssak til formannskapet. Vedtak i denne saken fattes også etter kommunelovens § 13 – Utvidet myndighet i hastesaker, jfr. Delegeringsreglementet. Dette pga eiermøte er den 22. mai 2017 og første kommunestyremøte er den 29. mai 2017. Melding vedtak truffet i medhold av denne paragraf foreligges kommunestyret i førstkommende møte.

Dagsorden for møtet:

- Konstituering av møtet i henhold til instruks
- Valg av leder og arbeidsutvalg
- Presentasjon av de markeder der NTE er representert og strategiske veivalg for NTE-konsernet
- Spørsmålet om eiermelding
- Gjennomgang av hovedinnholdet i de siste eiermeldingene og vurdering av behovet for en ny eiermelding
- Evt nærmere avgrensning av innhold, som eks strategisk retning, utbytteforståelse og verdiutvikling
- Evt konkretisering av prosess for ny eiermelding – hvem gjør hva i henhold til instruks

Vurdering:

Eiermøtet er ikke en arena for tradisjonell politisk meningsbrytning, men en arena for utøvelse av eierskap slik retningslinjene beskriver. Antall deltakere har ingen betydning for utøvelse av stemmerett i eiermøter, jf retningslinjenes punkt 5.3. Likevel vurderer rådmannen at kommunen bør «fylle sin kvote» og delta med også en tredje representant. Dette for å bidra til å utøve et godt fundert og viktig eierskap.