



**Verdal kommune**  
**Møteinnkalling**

Formannskapetets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

**Utvalg:** Formannskap  
**Møtested:** **Møterom 3. etasje (Porselenstrand), Herredshuset**  
**Dato:** 20.06.2019  
**Tid:** 09:00

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til rådmannskontoret på 476 92 392 eller på epost: [line.ertsas@verdal.kommune.no](mailto:line.ertsas@verdal.kommune.no) .

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Før møtet vil det bli:

- Generalforsamling og eiermøte VekstTorget AS – 90 min.

Møtet vil bli foreslått lukket under sak 82/19 av hensyn til kommunens forhandlingssituasjon, jfr. kommunelovens § 31.5.

Etter formannskapetets møte blir det befaring i sentrumsområdet - slutt ca kl. 15.30.

Verdal, 14. juni 2019

Bjørn Iversen  
Ordfører (s)

## Sakliste formannskapetets møte 20. juni 2019

Saksnr	Innhold
PS 75/19	Godkjenning av møteprotokoll
PS 76/19	Analysegrunnlag for økonomiplan - Kostraanalyse
PS 77/19	Bruk av eget areal i sentrum
PS 78/19	Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen - status og framdrift
PS 79/19	Retningslinjer for salgs- og skjenkebevillinger - felles for kommunene Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Verdal og Levanger
PS 80/19	Evalueringsrapport av De utrolige årene
PS 81/19	Orientering
PS 82/19	Status forhandlinger knyttet til målpris 1 Verdal Bo- og behandlingssenter



## Analysegrunnlag for økonomiplan - Kostraanalyse

<b>Saksbehandler:</b> Inger Marie Skrove Grønnesby <b>E-post:</b> inger.gronnesby@verdal.kommune.no <b>Tlf.:</b>	<b>Arkivref:</b> 2019/2247 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	20.06.2019	76/19
Kommunestyre		

### Rådmannens innstilling:

Fremlagt rapport tas til orientering. Rapporten inngår i kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med økonomiplan 2020-2023.

### Vedlegg:

- Rapporten Analysegrunnlag for økonomiplan – Kostraanalyse
- Kommunebarometeret
- Folkehelseprofil

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

### Saksopplysninger:

Rådmannen legger med dette fram en analyse av Kostratall for kommunen. Innholdet i rapporten er analyser av befolkningsutvikling, demografi, økonomi, kostnadsnøkklene i inntektssystemet, teoretisk innsparingspotensiale og utvalgte kostratall for tjenestene. Kostratallene beskriver ressursbruk, profiler i tjenestene, kostnadsdrivere osv. Rapporten er basert på foreløpige kostra-tall, som for enkelte områder ennå er ufullstendige. Endelige Kostra-tall vil foreligge i SSBs statistikkbank 15. juni.

### Vurdering:

Rapporten er skrevet for å gi kunnskapsgrunnlag i årets økonomiplanprosess. Dette er kunnskap som kan gi impulser til videre undersøkelser av enkeltområder og endringer i prioritering av ressurser.



## Bruk av eget areal i sentrum

<b>Saksbehandler:</b> Bjørn Erik Haug	<b>Arkivref:</b> 2019/2331 - /
<b>E-post:</b> bjorn.erik.haug@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 993 54 879	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	20.06.2019	77/19

### Rådmannens forslag til vedtak:

Formannskapet er tilfreds med at det ser ut til å bli en god løsning for NAV-kontorer i Verdal og at det ser ut til å åpne seg rom for prøveprosjekt for bibliotekaktivitet også på gateplan.

Formannskapet slutter seg for øvrig til rådmannens vurderinger i saken.

### Vedlegg:

Ingen

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

### Saksopplysninger:

Kommunen må til enhver tid vurdere sitt reelle behov for eiendommer og formålsbygg, og det er forventninger om at kommunen skal redusere sin totale eiendomsmasse. Med en omfattende bygningsmasse og store arealer følger det behov for drift- og vedlikeholdsoppgaver med de kostnader det innebærer. Samtidig gir det reduserte kostnader på sikt å vedlikeholde bygningsmassen tilstrekkelig for å slippe nettopp store investeringer.

Bruken av eide lokaler i sentrum har over tid vært tema, og etter samkommunens avvikling er flere spørsmålsstillinger blitt utkvittert m.h.t. plassbehov. Rådmannen har med bakgrunn i dette laget en vurdering for retning for arealbruken av kommunes bygg i sentrum.

### Bakgrunn:

Verdal kommune er en stor arbeidsgiver med ca 1200 ansatte, ca 87 000 kvm bygg samt 100 000 kvm uteareal i tilknytning til byggene.

Kommunen må til enhver tid vurdere sitt reelle behov for eiendommer og formålsbygg. Det er en forventning at kommunen skal redusere sin totale eiendomsmasse. Med en omfattende bygningsmasse og store arealer følger det behov for drift- og vedlikeholdsoppgaver med de kostnader det innebærer. Samtidig gir det reduserte kostnader på sikt å vedlikeholde bygningsmassen tilstrekkelig for å slippe nettopp store investeringer.

Vi bør derfor bruke de bygningene vi har, bruke nok ressurser på vedlikehold og skape gode arbeidsplasser. Kantine, nok møterom, moderne løsninger, garderober og dusjmuligheter, parkeringsplasser og ladeplasser for bil og sykler, uformelle møteplasser inne og ute, innbydende uterom – dette er med på å tiltrekke og gi varige arbeidsplasser.

### **Vurdering:**

#### Kinobygget og Vektargt. 7-9

NAV og Verdal kommune har samarbeidet en stund med å finne nye løsninger for lokalene til NAV. Kravene til NAV har forandret seg siden de senere årene, bl.a. arealbehovet, nye romløsninger og nye sikkerhetstiltak. De har derfor vokst ut av kinobygget. Det er ønskelig for kommunen å finne lokaler til NAV i egne bygg, både til NAV Verdal og NAV stat.

Vektargata 7-9 er de lokalene som rådmannen mener er best egnet for NAV. Det er i sentrum, det er godt skikka som lokaler og de kan oppgraderes etter NAV-kravene. Staben som er i 3.etg i Vektargata skal flytte inn i det nye Helsehuset/VBH. Hjemmetjenesten vurderes til Helsehuset/VBH i byggetrinn II.

Servicekontoret skal til sommeren flytte til rådhuset. Det blir da ledig lokaler i deler av 1.etg på kinobygget, ca. 135 kvm, i tillegg kommer kontoret til kinosjefen som er i den delen. Bibliotek er verdifullt å ha i sentrum av Verdal – både for utleie av bøker, film og musikk, – men også som en møteplass og for arrangement. Biblioteket har behov for utvidelse av lokalene og for å komme ned på gateplan. Muligheter for bruk av 1.etg er flere: lokalene brukes til et prøveprosjekt med delvis meråpent bibliotek, det kan være studieplasser og gratis møterom for lag og organisasjoner, det kan ha aviser og tidsskrifter som flyttes fra gangen, biblioteket har bruk for kontorplass til en nyopprettet stilling og til skolebokprosjektet. Bibliotek og kino kan også samarbeide bedre når de kommer ned i 1.etg. Rådmannen vurderer det slik at biblioteket har behov for de ledige lokalene til servicekontoret når de flytter til Rådhuset. Det er god utnyttelse av egne lokaler.

Når NAV flytter til Vektargata 7-9 kan biblioteket utvide og bruke en større del av 1.etg. Da kan 1. og 2.etg knyttes sammen på en annen måte. Kinobygget AS sammen med biblioteket og teknisk utreder denne muligheten som kan gi et fremtidsrettet bibliotek- og kinobygg i sentrum - og skape møteplass i sentrum. Med i utredninga bør også muligheten for å bruke deler av 1.etg. til annet formål enn bibliotek.

### Nytt bo- og behandlingssenter

Det arbeides med nytt bo- og behandlingssenter, planlagt byggestart er 1.1.2020 med ferdig bygg okt. 2021. Da blir det blir ledige lokaler etter flytting av funksjoner til det nye bygget. Det bør vurderes å flytte hjemmetjenesten fra Vektergata til gamle VBH fra okt. 2021. Det bør også vurderes å flytte Arken til det gamle VBH fra okt. 2021, når funksjoner flyttes fra gamle VBH til det nye helsebygget. Da er det deler av ØBH vi ikke lenger bruker, og som kan vurderes avviklet og kommunen reduserer sin bygningsmasse.

### Helsesentret

Helsestasjonen i 2.etg mener de har bruk for lokaler på gateplan, at det er tungvint og trange forhold på eksisterende helsestasjon. De sitter også veldig trangt ellers i 2.etg. og i 3.etg, det er lytt imellom kontorene og de har bruk for flere kontorplasser. Rustjenesten kan samles i helsesentret med fordelene samlokalisering gir, de har tilhold ulike steder i dag. Et legesenter har hatt lokaler i 1.etg på Helsesentret over flere år. De har nå en leieavtale ut 2020, med mulighet for forlengelse i to år. Vurdering av helheten og mulighetene i bygget må sees sammen med kontraktsforpliktelser overfor legesenteret.

### Det gamle fritidssenteret

Det gamle fritidssenteret (Arken) er et bygg kommunen ikke lenger bruker når aktiviteten flyttet til Ørmelen. Det er behov for drift- og vedlikeholdsoppgaver med de kostnader det innebærer, det er delvis et eldre bygg. Samtidig må kommunen til enhver tid vurdere sitt reelle behov for eiendommer og formålsbygg. Det er en forventning fra politisk hold at kommunen skal redusere sin totale eiendomsmasse, og det gamle fritidssenteret er et bygg kommunen ikke bruker p.t. Det er heller ikke planlagt å bruke av kommunen på sikt. Det har i senere tid vært arbeidet med en midlertidig leieavtale mellom kommunen og pensjonister/lag/foreninger. Det er ikke mulig å gi fri bruk av bygningsmassen, slik ønskene er. Prosessene er ikke sluttstilt, slik at sak til folkevalgt organ vil måtte komme senere.

### Paviljongen Rådhuset

Paviljongen ble satt opp midlertidig på 60-tallet, og har lenge vært lite egnet som en moderne arbeidsplass og spiserom. Rådsmannen ønsker derfor å rive paviljongen og erstatte den med et nytt bygg. Tilbygget bør i 1.etg ha rom til ny kantine/spiserom, seremonirom/møterom, og garderober med dusj for alle som ønsker å sykle.

Kommunen skal ha egnet spiserom for ansatte, vi har fått ansvaret for vigsler som bør være et annet sted enn kommunestyresalen – vigselsrommet kan og bør kombineres med annen bruk, og vi legger til rette for sykling til arbeid – og da bør vi ha gode dusjmuligheter og garderober i rådhusområdet. Nå er det dårlige garderobeforhold og trange forhold i kjelleren på Herredshuset. Det er tilrettelagt for tilbygg i flere etasjer med heis i eksisterende bygg. Bygget bør dimensjoneres for minst to etasjer når vi første bygger. Kommunen har behov for møterom og flere kontorplasser. Eksisterende paviljong er 442 kvm (16,5\*26). Det kan planlegges for 270 kvm i to etasjer (13,5 x 20) – til sammen 540 kvm. Da kan vi samle flest mulig administrasjon og flere tjenester i rådhuskvartalet, utnytte både bygninger, rom og ressurser på en best mulig måte. Prosessene er ikke sluttstilt, slik at sak til folkevalgt organ vil måtte komme senere.



## Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen - status og framdrift

<b>Saksbehandler:</b> Trond Selseth	<b>Arkivref:</b> 2019/2360 - /
<b>E-post:</b> trond.selseth@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 907 19 211	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	20.06.2019	78/19

### Rådmannens forslag til vedtak:

Formannskapet gir sin tilslutning til at arbeidet med felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen videreføres i tråd med vedlagte prosjektplan.

### Vedlegg:

Prosjektplan.

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

### Saksopplysninger:

#### Sammendrag

Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen er forankret i nasjonale og regionale føringer. Bærekraftig areal- og transportutvikling er vektlagt som et av hovedtemaene i regjeringens nylig vedtatte forventningsdokument til hva fylkeskommuner og kommuner bør prioritere. Samordnet og bærekraftig areal- og transportplanlegging er frontet som klare mål både i Trøndelagsplanen.

Fylkeskommunen er initiativtaker, koordinator og prosjektansvarlig. Det er en forutsetning for å oppnå målsettingene med prosjektet at bykommunene Levanger, Verdal og Steinkjer deltar aktivt i arbeidet. Omlandskommunene Frosta, Inderøy og Snåsa er også ønsket med. Staten ved fylkesmannen og ulike regionale transportaktører som Atb, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen er trukket inn i arbeidet.

Innherredsbyprosjektet ble igangsatt av Nord-Trøndelag fylkeskommune i 2017 da man så at mange av utfordringene og mulighetene for gode løsninger innenfor areal- og transportutvikling er kommuneoverskridende. Prosjektet bygger på samme intensjonene som statens byvekstavtaler for storbyene, men har i tillegg en bredere inngang mer tilpasset småbynivået. Prosjektet vil hente ut erfaringer fra miljøpakke-/byvekstarbeidet for Trondheimsregionen og lignende areal- og transportarbeid i andre norske byregioner. Målsettingen med prosjektet er at samarbeidet skal bidra til å gjøre Innherred til en mer funksjonell og konkurransedyktig bo- og arbeidsmarkedsregion. Bærekraftig arealbruk og bedre koordinering av transporttilbudet vil gjøre området mer attraktivt og bidra til balansert utvikling i Trøndelag. Prosjektet har ingen ambisjoner om å innføre bompenger rundt småbyene i tillegg til det som planlegges av strekningsvise bomstasjoner på ny E6.

For å sikre god forankring og felles forståelse for prosjektet legges prosjektplanen og foreløpige tanker om innhold nå frem til politisk behandling i formannskapetene i hver av de tre bykommunene Levanger, Verdal og Steinkjer. Prosjektplanen har vært behandlet i Fylkesutvalget den 4. juni og de vedtok følgende: «Fylkesutvalget gir sin tilslutning til at arbeidet med felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen videreføres i tråd med vedlagte prosjektplan.»

Når arbeidet kommer i gang vil endelig prosjektplan vedtas av styringsgruppa.

### **Bakgrunn**

Innherredsbyprosjektet er forankret i nasjonale føringer og i retningsmålene angitt i Trøndelagsplanen.

### **Nasjonale føringer**

Nasjonale føringer bl.a. gjennom de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har i mange år poengtert viktigheten av å se arealbruk og transportløsninger i sammenheng. Gjennom de nye nasjonale forventningene til fylkeskommunene og kommunene, vedtatt 14. mai 2019, forventer regjeringen at FNs 17 bærekraftsmål legges til grunn for all samfunns- og arealplanlegging. Bærekraftig areal- og transportplanlegging har fått mye plass i regjeringens forventningsdokument med et eget kapittel. Mens forventningene vedtatt i 2015 var mest opptatt av nullvekstmål i storbyene gjelder de nye forventningene knyttet til areal- og transportplanleggingen mer bærekraftig utvikling av byer og tettsteder generelt. Regjeringen understreker også betydningen av regionale og interkommunale samfunns- og arealplaner for å avklare spørsmål som går på tvers av kommunegrensene.

### **Regionale planer og strategier**

Trøndelagsplanen sier at i 2030 har Trøndelag en bærekraftig areal- og transportstruktur. Det betyr at:

- areal- og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrensene
- vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag
- vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling



I 2030 har Trøndelag et samordnet transport- og samferdselssystem. Det betyr at:

- transporttilbudet er funksjonelt og klimanøytralt
- løsninger for kommunikasjon er tilpasset lokale og regionale behov
- ulike transportformer kombineres i gode knutepunkter
- godstransporten på sjø og bane har fått større markedsandel

I fylkeskommunens samferdselsstrategi skisseres løsninger med «Intercity» mellom byer og sentra, fort og ofte, fortrinnsvis med tog alternativt med buss. «Metro» i Trondheim og «minimetro» i småbyene supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. I distriktene vil «taxi» være tilbudet innenfor kollektiv. I mobilitetsstrategien er knutepunktutvikling og smarte mobilitetsløsninger i hele fylket løftet frem som satsingsområder. Trøndelag fylkeskommune vil integrere og utvikle eksisterende kunnskap, blant annet gjennom prosjektet Innherredsbyen, for å identifisere gode lokaliseringer av knutepunkt og gode knutepunktkonsept. Tilrettelegging for økt gåing og sykling vil være en viktig komponent i knutepunktarbeidet. Areal- og transportplanlegging vil bli et sentralt tema i ny Regional plan for arealbruk med et eget kapittel.

### **Faktiske opplysninger**

#### **Felles areal- og transportstrategi for Innherredsbyen**

Nord-Trøndelag fylkeskommune tok i 2017 initiativet til et areal- og transport-prosjekt for Innherredsbyregionen (Kommunene Levanger, Verdal, Steinkjer, Snåsa, Inderøy og Frosta). Målsettingen med prosjektet kalt «Innherredsbyen» er å gjøre Innherred til en mer funksjonell og konkurransedyktig bo- og arbeidsmarkedsregion. Bærekraftig arealbruk og bedre koordinering av transporttilbudet skal gjøre området mer attraktivt og bidra til balansert utvikling i Trøndelag.

Innherredsbyprosjektet har fått tilsagn på 965 000 i statlige klimasatsmidler for å utarbeide analyser, samt leie inn ekstern fagkompetanse til å bistå arbeidet med å lage en felles strategi. Fylkeskommunen skal gå inn med en tilsvarende egenandel. For kommunene og andre aktører i prosjektet vil kostnadene i første fase dreie seg primært om egeninnsats.

Fylkeskommunen skal ha en koordinerende rolle i arbeidet og er prosjektansvarlig. De ulike kommunene vil ha ulike roller og behov. For at prosjektet skal lykkes med målsettingene er det en forutsetning at de tre bykommunene er tungt inne i arbeidet. De tre omlandskommunene er viktige for å sikre gode helhetlige løsninger i hele bo- og arbeidsmarkedsregionen, men forventes ikke å delta like aktivt som bykommunene.

Kommunene, staten og ulike transportaktører vil sammen med fylkeskommunen forme innholdet i arbeidet og beslutte hvordan det skal følges opp i etterkant. I en oppfølgende handlingsplan vil det være aktuelt å foreslå ulike spleiselag.

På grunn av fylkessammenslåingen tok det tid før prosjektet kom skikkelig i gang. Det siste året har det vært jobbet med konkretisering av prosjektet i tett dialog med representanter fra de tre bykommunene og de ulike transportetatene (Statens vegvesen, AtB og Jernbanedirektoratet). Det har vært gjennomført dialog- og arbeidsmøter og en større felles dagssamling der også omlandskommunene, ulike avdelinger hos fylkesmannen var invitert. Videre arbeid nå vil være å i samarbeid med kommunene bygge opp et best mulig analyse- og kunnskapsgrunnlag.

Det vil bli gjennomført en detaljert reisevaneundersøkelse for området til høsten. Med utgangspunkt i ny og oppdatert kunnskap er det planlagt å utforme en felles areal- og transportstrategi. Denne prosessen er tenkt igangsatt høsten 2019. Endelig vedtak er planlagt før sommeren i 2020 slik at strategien kan bli med som et innspill til ny Nasjonal transportplan (NTP).

### **Inspirert av og tett koblet til byvekstarbeidet for Trondheimsregionen**

Prosjektet bygger på samme intensjonene som statens byvekstavtaler for storbyene, men har i tillegg en bredere inngang mer tilpasset småbynivået. Prosjektet vil hente ut erfaringer fra miljøpakke-/byvekstarbeidet for Trondheimsregionen og lignende areal- og transportarbeid i andre norske byregioner som Mjøsbyen, Buskerudbyen, Grenlandsbyen, Agderbyen m.fl.

Storbyene i Norge har i flere år tilrettelagt for mer miljøvennlige transportløsninger gjennom bymiljøavtaler og etter hvert byvekstavtaler. De første bypakkene var rettet mot storbykommunene alene og omhandlet hovedsakelig kollektivtilbud og sykkeltilrettelegging. De nyeste byvekstavtalene er utvidet til å også omfatte flere av omlandskommune og ha med føringer for bl.a. lokalisering, utbyggingstetthet m.v. I byvekstavtalen for Trondheim inngår også Melhus, Malvik og Stjørdal kommune. Avtalen har målsetting om nullvekst i persontransporten dvs. at all økning i persontransport som resultat av byvekst skal tas gjennom kollektivtransport, sykling og gange. Avtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer kompakte og attraktive by- og tettstedsentre i omlandskommunene.

Det er forutsatt at Innherredsbyprosjektet skal ha en tett kobling til byvekstarbeidet for Trondheimsregionen da avstandene mellom ikke er større enn at aksene Steinkjer - Trondheim oppleves som et felles bo- og arbeidsmarked. Det vil også være erfaringer fra storbyarbeidet og det interkommunale arealplanarbeidet IKAP som kan overføres til småbyene på Innherred.

Det finnes i dag ingen statlige belønningsordninger for småbyregioner tilsvarende byvekstavtalene for storbyene. Likevel er det en rekke regioner med små og mellomstore byer som nå arbeider med samordnet areal- og transportplanlegging. Motivasjonen er først og fremst å oppfylle bærekraftsmål og bidra til attraktivitet. Dermed vil en felles areal- og transportstrategi eller plan lettere kvalifisere til statlig støtte dersom slike ordninger skulle bli søkbare i fremtiden.

### **Innherredsbyen skal ha et bredere fokus enn bypakkeavtale**

Siden statlige støtteordninger er usikre har Innherredsbyprosjektet som de andre småbyene som arbeider med lignende prosjekt, et mye bredere fokus enn å oppnå en form for bypakkeavtale med staten. Økt attraktivitet skal oppnås gjennom kompetansepåfyll, erfaringsdeling og samordning. Det er stort behov for innhenting av mer kunnskap om sammenhengene mellom arealbruk og transportløsninger i småbyene og kommunene har også mye å lære av hverandre. Ved å stå samlet vil kommunene bedre kunne sikre koordinering av transporttilbudet på tvers av kommunegrensene samt ha større gjennomslagskraft ovenfor regionale og nasjonale samferdselsprioriteringer. Et felles areal- og transportarbeid kan også gjøre småbykommunene interessante som case i forsknings- og pilotprosjekt.

Det er aktuelt at strategien for Innherredsbyen sier noe om senterstruktur og prioriterte vekstområder, lokalisering av regionale næringsarealer og prinsipp for bærekraftig lokaliseringpolitikk og arealbruk i hver enkelt kommune. Strategien vil også måtte se på transportsystemet samlet, hvordan oppnå best mulig kollektivtilbud for flest mulig på tvers av kommunegrensene og lokalt i egen kommune. Viktige spørsmål kan være: Hvordan styrke Trønderbanen som bindeledd mellom stasjonene på Innherred og mellom Innherred og Trondheim? Hvordan utvikle arealene rundt knutepunktene/stasjons-områdene? Hvordan tilrettelegge bedre for sykkel og gange? Hvordan samarbeide om en felles parkeringspolitikk? Hvordan utvikle et mer bærekraftig godstransportsystem?

Hva som konkret skal være innholdet i en felles areal- og transportstrategi og hvordan dette skal følges opp videre vil det være opp til aktørene i samarbeidet å bli enige om når prosessen med strategien igangsettes til høsten.

Erfaringene fra Innherredsbyarbeidet vil bli sett i sammenheng med det parallelle arbeidet med regional plan for arealbruk.

### **Vurdering:**

#### **Statlige belønningsordninger for småbyregioner?**

Bypakker og bompenger er utfordrende tema. Sammen med andre småbyregioner kan det være aktuelt å arbeide for å få etablert statlige belønningsordninger også for små- og mellomstore byregioner for å styrke kollektivtransport, sykkel og gange. Ny E6 skal finansieres med strekningsvise bomavgifter. Det er ikke planlagt at noe av dette vil kunne tilfalle byene og miljøtiltak der. Mjøsregionen har de samme utfordringene som Innherredsområdet vil få med stor bompengebelastning på vegstrekninger. I felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen er samordning av byutvikling og strekningsvise bomprosjekter et av tiltakene som skal følges opp videre. Innherredsbyprosjektet har ingen ambisjoner om å foreslå bompengefinansierte bypakker for Levanger, Verdal eller Steinkjer dersom dette innebærer bomring rundt byene i tillegg til bommer på E6. Prosjektet vil som Mjøsbyen heller arbeide for at bomfinansieringen må sees i sammenheng og at det er urimelig at ikke småbyene gis kompensasjon når E6-utbyggingen sannsynligvis vil belaste byene med økte kostander til lokalveger og miljøtiltak.

Prosjektet har en klar målsetting om å øke forutsetningene for at Innherredsbyen mottar midler til tiltak i Nasjonal transportplan.

#### **Potensialet for nullvekst i personbiltrafikken er stort også i småbyene**

Bedre samordning av transporttilbudet gjør det mer attraktivt å bo og arbeide i regionen ved at flere kan reise kollektivt eller gå/sykle mellom bolig og arbeidssted og mellom bolig og fritidsaktiviteter. Et av småbyens store fortrinn er nettopp at avstandene er små og muliggjør at svært mange ikke behøver å være avhengig av bil i dagliglivet. Flere gående og syklende er bra for bymiljøet og for folkehelsa. Potensialet for å få flere til å gå eller sykle er stort i alle byene og tettstedene i regionen da det fortsatt er gjort svært begrenset tilrettelegging for myke trafikanter sammenlignet med innsatsen eksempelvis i Trondheim.

Med flere bosatte innenfor by- og tettstedsgrensene og bedre tilrettelegging for myke trafikanter vil småbyene være godt rustet til å tåle befolkningsvekst uten at det medfører økning i personbiltrafikken.

### **Fortetting er både positivt og krevende**

Om Innherredsbyprosjektet på sikt kvalifiserer regionen for fremtidige statlige støtteordninger vil det være en bonus. I første omgang vil prosjektet fokusere på at mer kompakte byer og tettsteder gir levende sentrumsområder og sparer nedbygging av dyrkajord. Det skjer i dag en sterk fortetting i mange av småbyene. Fortettingen skjer i regi av private utbyggere som et resultat av etterspørsel etter sentrumsleiligheter. Fortetting i by er mye mer krevende enn å bygge på ubebygde areal. Innherredskommunene har i dag ikke mye erfaring med «bybygging i mange etasjer» i områder med mange eiere. Kommunene overlater i stor grad fortettingen og byformingen til private. Kommunene vil kunne ha nytte av å dele erfaringer og få utarbeidet mulighetsstudier som illustrerer potensialet og hva som kreves for å sikre god kvalitet og god folkehelse for de som skal bo i byene fremover. Flere beboere i sentrum vil være bra for handels- og tjenestenæringa i sentrum.

### **Skreddersøm av kollektivtilbud**

Kommunene ønsker et best mulig kollektivtilbud med jernbanen som hovedstreng og buss/ bestillingstransport som mateløsninger. Utvikling av funksjonelle knutepunkt blir viktig i prosjektet. Prosjektet ønsker å kunne tilby et mest mulig sømløst system for flest mulig, noe som krever ulike og lokalt tilpassende tilbud. De økonomiske rammebetingelsene gir begrenset handlingsrom og det er krevende å tilfredsstille alle behov. Prosjektet kan være en arena for uttesting av nye løsninger og optimalisering innenfor gitte premisser og dermed ha verdifull overføringsverdi også til andre byer og tettsteder i Trøndelag.

Samordnet parkeringspolitikk i småbyene?

Sammenlignet med storbyregionene vil det for de mindre byene på Innherred ikke være mulig å tilby alle et godt kollektivsystem. Det må derfor i langt større grad enn i storbyene også planlegges for en viss mengde tilreisende med bil. Skal sentrumsområdene i småbyene og tettstedene på Innherred utvikles med høy arealutnyttelse vil det ikke være plass til eller ønskelig med en stor andel bakkeparkering. Flere beboere i sentrum og tettere arealutnyttelse fremtvinger andre parkeringsløsninger både for de som bor i sentrum og de som besøker sentrum. De tre bykommunene har i dag helt ulike parkeringsløsninger med ulik grad av betaling. Gjennom prosjektet bør kommunene drøfte om de vil være tjent med å enes om et felles parkeringsprinsipp.

Dersom Trønderbanen i fremtiden ikke stopper ved like mange stasjoner som i dag kan dette bety enda flere biler inn til stasjonene i byene. Hvordan etablere attraktive pendlerparkeringer slik at flere reiser med tog vil bli et sentralt spørsmål i prosjektarbeidet.

### **Ny E6 får store konsekvenser for trafikksituasjonen i Levanger og Verdal**

Det planlegges ny E6-parsell mellom Åsen og Mære. Det er usikkert hvordan den nye vegen med større hastighet, færre avkjørslar og bompenger vil påvirke transporten i og mellom byene og tettstedene langs strekningen. Innherredsbyprosjektet vil følge planleggingen av E6-prosjektet, men det vil trolig ikke være rom for å gå i dybden med

trafikkanalyser av reisemønster og mulige kompensere-ende tiltak gjennom prosjektet. På grunn av færre avkjørsler og bompenger vil trolig en stor andel av lokaltrafikken i Verdal og Levanger flytte over fra E6 til fylkesveger og kommunale veger i sentrum og medføre økt belastning på disse. En felles areal- og transportstrategi kan beskrive løsninger og prinsipp som kan være å foretrekke for kommunene og behov for utredninger og videre oppfølging som så langt ikke har blitt presentert gjennom E6-planene.

### **Mer bærekraftig godstransport**

Innherredsbyprosjektet vil i første rekke være opptatt av å redusere personbiltransporten, men det vil også bli sett på hvilke grep som kan bidra til å redusere godstransporten på veg. Det er flere store næringsområder i området med mye transportvolum til og fra. Det er en målsetting at en større andel av tungtransporten som fraktes over lengre avstander må over på jernbane og sjø.

Med tettere bysentrum vil det også være behov for å se på helhetlige og gode løsninger for vareleveranser i by.

Prosjektet har brukt litt tid til å finne formen og har så langt ikke blitt skikkelig forankret i kommunene. Det er en forutsetning for prosjektet at de tre bykommunene Levanger, Verdal og Steinkjer er med i samarbeidet. Det er også svært ønskelig at omlandskommunene Frosta, Inderøy og Snåsa ser nytteverdien av å være med slik at vi får en felles areal- og transportstrategi som dekker hele bo- og arbeidsmarkedet på Innherred.

Før prosjektet «Innherredsbyen» videreføres inn i neste fase er det derfor behov for politisk forankring av oppdatert prosjektplan i fylkeskommunen og i de involverte kommunene slik at alle har en felles forståelse av hva arbeidet inne-bærer. Saken ble lagt frem for fylkesutvalget 4. juni og legges deretter frem for formannskapetene i de tre bykommunene. Det vil bli foreslått politisk behandling i de tre omlandskommunene til høsten når prosjektet har blitt mer konkretisert og det er tydeligere hvilken rolle de mindre kommunene vil ha. Når arbeidet kommer i gang vil endelig prosjektplan vedtas av styringsgruppa.



**Retningslinjer for salgs- og skjenkebevillinger - felles for kommunene Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Verdal og Levanger**

<b>Saksbehandler:</b> Line Therese Ertsås	<b>Arkivref:</b> 2019/2223 - /
<b>E-post:</b> line.ertsas@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 47692392	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	20.06.2019	79/19
Kommunestyre		

**Rådmannens innstilling:**

Saken tas til orientering. Felles politiråds forslag til retningslinjer for salgs- og skjenkebevillinger i kommunene Snåsa, Verran, Steinkjer, Inderøy, Verdal og Levanger legges til grunn i videre arbeid med kommunens alkoholpolitiske retningslinjer.

**Vedlegg:**

Forslag til felles regler for salg og skjenking av alkoholholdig drikk for kommunene Steinkjer, Inderøy, Snåsa, verdal og Levanger med utfyllende kommentarer.

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

**Saksopplysninger:**

Felles politiråd for kommunene Steinkjer, Inderøy, Snåsa, Verdal og Levanger ble enige om at det nedsettes en arbeidsgruppe med mandat å utarbeide forslag til felles retningslinjer for salgs- og skjenkebevillinger og at ett av målene var krav om 18-års aldersgrense på offentlig fest.

Arbeidsgruppen har bestått av:

- Torunn Austheim, rådmann Steinkjer
- Gunnar Solli, Politioverbetjent, Avsnittsleder forebyggende og patrulje, Steinkjer
- Anette Tiller-Skjervø – SLT-koordinator og sekretær i felles politiråd
- Line Therese Ertsås – formannskapssekretær Verdal.

Arbeidsgruppen har utarbeidet forslag til felles retningslinjer og saken er behandlet i flere runder i felles politiråd.

I felles politirådsmøte 1. mars ble det gitt full tilslutning til framlagte forslag til felles retningslinjer.

Målsettingene med felles retningslinjer har bl.a. vært å sikre felles åpningstider og skjenketider i alle kommunene, samt felles holdning til aldersgrenser ved arrangement med alkoholserving.

Felles politiråd konkluderte i møte i mars med at det legges frem likelydende sak til politisk behandling i alle kommunene våren 2019 med mål om at foreslåtte retningslinjer skal legges til grunn for det videre arbeidet med den enkelte kommunes alkoholpolitiske retningslinjer.

Forslag til felles saksframlegg ble deretter lagt fram i felles politiråd 7. juni 2019. I etterkant av politirådsmøte ble det avholdt pressekonferanse om forslaget til felles retningslinjer.

Saken legges i denne omgang fram til orientering.



## Evaluering av De utrolige årene

<b>Saksbehandler:</b> Frode Kvitem	<b>Arkivref:</b> 2019/2378 - /
<b>E-post:</b> frode.kvitem@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 906 86 459	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	20.06.2019	80/19
Kommunestyre		

### Rådmannens innstilling:

### Vedlegg:

Evaluering av De utrolige årene

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

### Saksopplysninger:

I forbindelse med kommunestyrets behandling av økonomiplan 2019 – 2022 og Budsjett for 2019 kom følgende vedtak:

*21. Kommunestyret ønsker en evaluering av bruken av «De utrolige årene. Evalueringen må blant annet ta for seg hvilken effekt programmet har hatt for barns læring, ev. endring i behovet for spesialundervisning og programmets innvirkning på barn og unges oppvekstmiljø, samt en oversikt over den totale ressursbruken knyttet til dette arbeidet.*

De utrolige årene representerer en programserie som har vært med Verdal kommune i over 12 år. I løpet av den perioden har de ulike programelementene utviklet seg, og en beskrivelse av dem per dato er vedlagt i rapporten «Evaluering De utrolige årene».

For å svare ut på hvilken effekt programmet har overfor barn og unge er det i rapporten oppsummert all den forskningen som ligger knyttet til programserien. Verdal kommune kan ikke utarbeide egen forskning på ulike programmer, for det er strenge metodiske og vitenskapsfaglige prosedyrer som skal følges når effekter skal forsøkes dokumentert. Det



er derfor ikke igangsatt noen egen «miniforskning» her, men Verdal har innhentet noen lokale data og kommunen har også bidratt i deler av den nasjonale forskningen.

I kommunestyrets punkt 21 ligger det et moment som rapporten og forskningen ikke kan belyse, for det etterlyses en sammenheng mellom De utrolige årene og endringer i behovet for spesialundervisning. Dette vil omtales mer under vurdering. Innvirkning på barn og unges oppvekstmiljø må ses i lys av hvilke effekter de ulike programmene skal oppnå. Et foreldreprogram vil være positivt for barnet knyttet til hjemmesituasjonen, mens et skole- eller barnehagebasert program vil ha positive ringvirkninger for disse arenaene.

I rapporten er det videre beskrevet hvilke programmer som er aktive i Verdal kommune, og det er også gjort oppsummeringer rundt ressursbruken på hvert program.

### **Vurdering:**

De utrolige årene er en programserie som begynner å ha bred internasjonal og nasjonal forskning. Som det framgår av den vedlagte rapporten er det en rekke dokumenterte effekter av programmene. De universalforebyggende programmene setter søkelys på å styrke sosial og emosjonell kompetanse, mens de målrettet forebyggende og behandlende programmene skal støtte og avhjelpe de som allerede er i ferd med eller har utviklet vansker.

At Verdal kommune har valgt De utrolige årene som virkemiddel har sammenheng med et ønske om å bruke program som har en forskningsmessig dokumentert effekt, og et ønske om å nå mange arenaer på en koordinert måte. Programmene søker å påvirke både hjemmesituasjon, barnehage- eller skolemiljø, og kan således få en god inngripen med barns oppvekstmiljø.

Hvor stor verdi kommunen så henter ut av disse programmene er ikke så enkelt å måle. Dette har sammenheng med om programmene faktisk blir brukt over tid, og om vi unngår å «utvanne» dem for mye. I rapporten kan vi lese at programmene har en dokumentert effekt dersom de blir brukt riktig, og at det er fokus rundt dem. For å supplere forskningen tok vi derfor i rapporten inn litt kunnskap om oss selv på akkurat disse momentene. Vi har derfor innhentet noen data fra oss selv knyttet til implementering i skoler og barnehager, og noen data knyttet til erfaringer med ulike program. I disse dataene ser vi at ansatte som er kurset verdsetter denne kompetansehevingen knyttet til både barnehage- og skoleprogrammet. Kompetansen de får oppleves som både nyttig og relevant, og det er også årsaken til at kommunen viderefører nyansattekurs hvert år. Vi ser også at barnehagene mener å ha hatt et sterkere fokus rundt å holde fast på verktøy og strategier i møte med barn og unge enn skolene. Her ligger det nok et forbedringspunkt for skolene. Videre ser vi også at både foreldre og ansatte uttrykker stor tilfredshet rundt foreldreprogrammene, både universalprogrammet og programmet i regi av helsestasjonen. I tillegg uttrykker også spesialpedagoger positive erfaringer med å jobbe målrettet med enkeltbarn gjennom dinosaurskole i liten gruppe, og det er også gode erfaringer fra skolene og barnehagene som driver dinosaurskole i stor gruppe. I sum ser vi derfor at våre ansatte og innbyggerne ser verdier av alle programelementene som kommunen per dato har aktive, og at vi således på sikt

vil kunne hente ut effekter både forebyggende og knyttet til mer konkret hjelp for de som har utviklet vansker/utfordringer gjennom å fortsatt drive disse programmene.

I kommunestyrevedtaket ble det etterlyst en redegjørelse for endring i behov for spesialundervisning som følge av De utrolige årene. Spesialundervisning er en rettighet som utløses på bakgrunn av mange ulike utfordringer. Det kan være fysiske eller motoriske vansker, kognitive vansker, ulike diagnoser og/eller sosioemosjonelle vansker. De utrolige årene har ikke som mål å kunne verken forebygge eller behandle alle disse feltene. Å skulle vurdere at De utrolige årene sine effekter på spesialundervisning vil derfor være krevende, men vi vet at vi kan både forebygge og avhjelpe noen element som ligger knyttet til spesialundervisning gjennom ulike program. Som kommune har vi samlet innført De utrolige årene, og har derfor ikke noen god pekepinn på hvordan verden ville sett ut dersom andre virkemiddel hadde blitt valgt. Vi vet imidlertid at vårt valgte virkemiddel i alle fall er forskningsbasert og har dokumentert effekt om ting blir gjort riktig.

Som rapporten viser er det ulike kostnader knyttet til de ulike programmene. Som grunnregel er programmene gratis gjennom at kommunen ikke betaler abonnementsordninger eller avgifter for bruk. Programmene vil selvfølgelig kreve egeninnsats av kommunen i form av stillingsressurser derom det skal gis tilbud til barn eller foreldre, men det vil også gjelde for andre gruppeaktiviteter som kommunen gjennomfører. Det ligger også noen driftskostnader knyttet til selve gjennomføringen, og det ligger selvfølgelig også noen vikarutgifter knyttet til når kommunen skal drive egen kompetanseheving av sine ansatte. Noen områder er det enkelt å tallfeste eksakt, mens andre områder vil være mer krevende. Oppsummert vil da vår samlede ressursbruk knyttet til de ulike programelementene være slik:

#### Nyansattekurs:

Vikarutgifter 20 stk x 6 dager	= 120 dagsverk*
Flip-over-blokker	500,-
Mat/kaffe til deltakere	10 000,-
Bøker til opplæring	8 000,-
Kopiering av diverse papirer	500,-
Permer, mapper	1 000,-
<b>SUM</b>	<b>20 000,- + Dagsverk vikar</b>

2 stk kursholdere bruker 10% av stillingen sin til å gjennomføre opplæring for nyansatte i de 6 mnd som opplæringen pågår.

#### Dinosauerskole i stor gruppe:

De barnehager og skoler som benytter Dinosauerskole i stor gruppe organiserer dette innenfor de rammene de har.

Dinosauerskole i liten gruppe:

Gjennom å jobbe på denne måten brukes deler av kommunens spesialpedagogiske ressurser målrettet på dette tiltaket. Et alternativ kunne vært å bruke andre verktøy eller hjelpemidler for å hjelpe barn med deres sosiale og emosjonelle ferdigheter, men det ville ikke hatt noen annen eller mindre kostnadsramme.

Universalprogram for foreldre:

Frikjøp av styrer og pedagog, 30%, 7 uker	38 000
Barnevakt, 2,5 t * 7 uker	10 000
Servering, kaffe/kjeks/kveldsmat til barna	1000
Kopiering av diverse materiell, flip-over, permer	1000
<b>Sum</b>	<b>50 000,-</b>

Foreldreprogram:

16 kurskvelder	
Flip-over-ark	500,-
Mat/kaffe til deltakere	18 x 200
Foreldreveiledningsbøker (engangsinnkjøp – foreldre låner bøker)	3 600,-
Kopiering av diverse papirer	500,-
Permer, mapper	1 000,-
Utgifter til barnepass	
<b>SUM</b>	<b>18 000,-</b>

Det å drive foreldregruppe krever rundt 40 % av en full stilling for hver av de to gruppelederne i den perioden foreldrekurs drives.



Status forhandlinger knyttet til målpris 1 Verdal Bo- og behandlingssenter

<b>Saksbehandler:</b> Anne Kari Haugdal	<b>Arkivref:</b> 2018/4302 - /
<b>E-post:</b> anne.kari.haugdal@verdal.kommune.no	
<b>Tlf.:</b> 908 95 050	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	20.06.2019	82/19

**Rådmannens forslag til vedtak:**

Saken tas til orientering.

**Vedlegg:**

Ingen

**Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

Ingen

**Saksopplysninger:**

Det vil i møtet blir gitt orientering om status forhandlinger knyttet til målpris 1 inkludert miljøambisjoner for Verdal Bo- og behandlingssenter.