



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 28.10.2019
Tid: 18:00

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

Innstilling fra formannskapet i sakene 89/19, 90/19, 92/19, 93/19, 94/19, 96/19, 98/19, 99/19, 100/19, 101/19 og innstilling fra utvalg for plan og samfunn i 91/19 vil bli utlagt i møtet. Innstillingene finner dere også i møteprotokollen til det enkelte utvalget når disse møtene er ferdig.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Verdal, 18. oktober 2019

Pål Sverre Fikse
ordfører(s)

Sakliste kommunestyrets møte 28. oktober 2019

Saksnr	Innhold
PS 88/19	Godkjenning av møteprotokoll
PS 89/19	Økonomirapport pr 3. kvartal 2019, med budsjettjusteringer
PS 90/19	Verdal Bo- og behandlingssenter – godkjenning av fase 1 og bestilling av fase 2, detaljprosjektering og bygging.
PS 91/19	Detaljregulering Nye Vinne og Ness skole - del av 5038/282/66 m.fl.
PS 92/19	Nærmiljøtiltak i Verdal - igangsetting
PS 93/19	Revisjon av selskapsavtale for Innherred Renovasjon IKS
PS 94/19	Forvaltningsrevisjon Innherred Renovasjon - Tilbakemelding på K-sak 16/19
PS 95/19	Verdal Fjellstyre - Regnskap og årsmelding for 2018
PS 96/19	Revidering av reglement for kommunestyret, formannskapet, utvalg for plan og samfunn og utvalg for mennesker og livskvalitet for perioden 2019-2023
PS 97/19	Valg av styrer, råd og utvalg for perioden 2019-2023
PS 98/19	Fastsetting av størrelse på frikjøp for leder i utvalg for plan og samfunn og utvalg for mennesker og livskvalitet
PS 99/19	Bård Storhaug - søknad om fritak fra folkevalgte verv
PS 100/19	Anne Margrethe Kvam - søknad om fritak fra folkevalgte verv
PS 101/19	Nytt valgoppgjør - supplering av FRPs varamannsliste i kommunestyret
PS 102/19	Orienteringer

PS 88/19 Godkjenning av møteprotokoll



Økonomirapport pr 3. kvartal 2019, med budsjettjusteringer

Saksbehandler: Inger Marie Skrove Grønnesby E-post: inger.gronnesby@verdal.kommune.no Tlf.:	Arkivref: 2019/4015 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	101/19
Kommunestyre	28.10.2019	89/19

Rådmannens innstilling:

1. Økonomirapportering og finansrapport 3. kvartal 2019 tas til orientering.
2. Investeringsbudsjettet endres i samsvar med vedlagte budsjettskjema 2A og 2B:
 - Investeringer i anleggsmidler økes med 25,5 millioner
 - Merverdiavgiftskompensasjon økes med 5 millioner.
 - Bruk av lån økes med 21,8 millioner.

Vedlegg:

Økonomirapport 3. kvartal 2019
Finansrapport 3. kvartal 2019
Budsjettskjema 1A og 1B (drift)
Budsjettskjema 2A og 2B (investering)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Rådmannen legger med dette fram økonomirapport for tredje kvartal 2019. Med datagrunnlag for 3 kvartaler har vi et sikrere grunnlag for å analysere årets drift og investeringer. Det er likevel fortsatt betydelig usikkerhet knyttet til årsoppgjørdisposisjoner for pensjon, avsetninger til bundne fond mv. Det er også tidlig å vurdere effekter av tiltak som ble satt i verk etter andre kvartal.

Vurdering:

Rapporten viser fortsatt stort avvik mellom årsprognose og budsjett for deler av virksomheten. Det er stort sett det samme bildet som avtegnet seg i økonomirapportene

for første og andre kvartal. Men det er også målt forbedringer på noen områder. Det kan derfor henvises til disse dokumentene for nærmere beskrivelse av detaljer.

Den samlede prognosen (A-skjema) viser nå et merforbruk på 4,1 mill kr. Fellesinntekter og utgifter viser samlet en merinntekt på 15,1 mill kr. Virksomhetenes prognoser (B-skjema) viser et samlet merforbruk på 19,2 mill. På sumnivå er det en marginal endring hos virksomhetene fra andre kvartal. Det er likevel store forskjeller mellom virksomhetsområdene i utvikling. De største avvikene er fortsatt innenfor NAV, Hjemmetjenesten og Teknisk Drift. Utviklingen innenfor Hjemmetjenesten er svært bekymringsfull. Årsak til merforbruk og tiltak er nærmere beskrevet i kapittel 2 i økonomirapporten.

I rapportering for første kvartal ble det konkludert med at ingen avvik var så store at situasjonen kunne sies å være ute av kontroll. Det ble i andre kvartal etablert tettere styringsdialog oppfølging av virksomhetsområder med stort merforbruk. I tredje kvartal er det etablert nye styringslinjer for Hjemmetjenesten. Det vil ta noe tid før det kan forventes effekt av alle tiltakene. Det er brukt samme metodikk for måling av avvik som i forrige økonomirapport. Prognosen er basert på måling av avvik hittil i år og prognose for avvik resten av året. Prognose for avvik pr tredje kvartal er satt opp i dialog med virksomhetslederne. Prognosen er basert på et asymmetrisk forsiktighetsprinsipp der usikre inntekter og virksomheter med mindreforbruk holdes utenfor beregning av avvik. Det sannsynlige årsresultatet er derfor normalt noe bedre enn prognosene. Samtidig er oppdatert prognose for gjesteelevoppgjør utarbeidet etter rapportutarbeidelsen, og denne viser potensielt noe større kostnader enn forutsatt.

De største avvikene og utviklingen:

	Målt helårsavvik pr andre kvartal			Målt helårsavvik pr tredje kvartal		
	Første kvartal	Andre kvartal	Endring	Andre kvartal	Tredje kvartal	Endring
Skole og SFO	-737	-97	640	-97	-907	-810
Nav Sosial og flyktningetjeneste	-3 361	-3 703	-342	-3 703	-3 086	617
Hjemmetjenesten	-3 440	-4 998	-1 558	-4 998	-7 558	-2 560
Institusjonstjeneste	-843	-	843			-
Bo og dagtilbud		-374	-374	-374		374
Velferd felles	-399	-1 214	-815	-1 214	-1 762	-548
Teknisk drift	-372	-3 737	-3 365	-3 737	-2 536	1 201
Integrering og Mangfold	-801	-1 131	-330	-1 131	-869	262
IK, Kemner, IKT og advokat	-2 684	-2 401	283	-2 401	-1 484	917
IK Innherred brann og redning	-682	-682	-	-682	-512	170
IK Innherred innkjøp	-	-827	-827	-827	-	827
Fellesområdet					-573	-573
				-19 164	-19 287	-123

Oversikt over avvikene i driftsregnskapet:

Inntekter:	Merinntekter ca 15,1 mill kr	Rapportens kapittel 2.1.1 (A-skjema)
Virksomhetene:	Merutgifter ca 19,2 mill kr	Rapportens kapittel 2.1.2 (B-skjema)
	Status og tiltak virksomheter	Rapportens kapittel 2.2
§ 27 samarbeid:	Beskrivelse avvik	Rapportens kapittel 2.2.5



Verdal Bo- og behandlingssenter – godkjenning av fase 1 og gjennomføring av fase 2, detaljprosjektering og bygging.

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

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	102/19
Kommunestyre	28.10.2019	90/19

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret vedtar gjennomføring av fase 2, detaljprosjektering og bygging, av Nye Verdal Bo- og behandlingssenter innenfor en totalramme på 560 millioner kroner.
2. Prosjektet finansieres slik:
 - tilskudd kr. 252 018 000,-
 - momskomp kr. 85 000 000,-
 - lånefinansiering kr. 222 982 000,-.Dette legges inn ved rullering av økonomiplan 2020-2023.
3. Rådmannen gis fullmakt til å organisere prosjektet i byggefasen.

Vedlegg:

1. Plantegninger
2. Fasadetegninger
3. Utomhus, landskapsplan
4. Intensjonsavtale med TFK

Utdeles i møtet:

- Bok 1 - Innsiktsfasen
- Bok 2 - Ideutviklingsfasen
- A3-hefte, Verdal Bo- og behandlingssenter – forprosjekt 01.10.19

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- [PS 55/19 Sluttbehandling - detaljregulering Stiklestad allé 2-8 \(helsebygg og Verdal vgs.\) - 5038/23/44 m.fl.](#)
- [PS 32/19 Kunstnerisk utsmykning av kommunale bygg og anlegg](#)

- [PS 14/19 Kommunikasjonsplan Verdal bo- og behandlingssenter](#)
- [PS 86/18 Det nye Bo- og behandlingssenteret - anbud](#)
- [PS 85/18 Det nye Bo- og behandlingssenteret - driftsøkonomiske konsekvenser](#)
- [PS 72/18 Kravspesifikasjon for anbud - planlagt bruk av institusjonsplassene i det nye Bo- og behandlingssenteret](#)
- [PS 54/18 Helsebygg Verdal - miljøambisjoner](#)
- [PS 45/18 Hvilken boform skal det nye helsebygget ha?](#)
- [PS 30/18 Tilstandsanalyse Verdal bo og helsetun og Ørmelen bo og helsetun](#)
- [PS 4/18 Nytt helsebygg – rammer for neste fase i programmeringsarbeidet](#)
- [PS 108/17 Budsjett 2018 og Økonomiplan 2018-2021 Verdal kommune](#)
- [PS 98/17 Beredskapsplan heldøgns omsorgsplasser fram til nytt helsebygg står ferdig 2020](#)
- [PS 106/16 Budsjett 2017 og Økonomiplan 2017-2020 Verdal kommune](#)
- [PS 31/16 Hvor mange døgnbemannede plasser skal Verdal kommune ha?](#)
- [PS 112/15 Budsjett 2016 og Økonomiplan 2016-2019 Verdal kommune](#)
- [PS 77/15 Boligbehov i helse- og omsorgstjenestene fram mot 2040 i Verdal kommune](#)
- [PS 100/14 -Økonomiplan 2015-2018 og Budsjett 2015 - Verdal kommune](#)
- [PS 86/14 -Utredning omsorgsboliger for demente](#)

Saksopplysninger:

Bakgrunn:

Med grunnlag i Verdal kommune sin egen «Utredningsrapport: Omsorgsboliger for personer med demens» ble det i kommunestyresak PS 86/14 vedtatt å legge denne til grunn for det videre arbeidet med tjenesteutviklingen for målgruppen. I kommunestyresak PS 31/16 ble det vedtatt etablert en dekningsgrad tilsvarende 25% av eldre 80+ i 2018. Dette tilsvarte bygging av nye 43 omsorgsboliger (heldøgns plasser). Det ble videre vedtatt at det gjøres nye helhetlige vurderinger i 2021-2022 for ny kapasitetsøkning til om lag 25% for perioden 2025-2035. I denne perioden ble det også vedtatt å se på evt. økning i antall sykehjemsplasser.

I august 2017 ble det iverksatt en samspillsprosess med mange involverte for å få innsikt i hva det nye helsebygget skulle bestå av i tillegg til 89 sykehjemsplasser og 43 omsorgsboliger med heldøgns omsorg og produksjonskjøkken. 29.01.18 (PS 4/18) ble det gitt mandat til å gå videre med funksjonsprogrammering i ideutviklingsfasen. I samspillsprosessen/forstudiet ble det dannet et kunnskapsgrunnlag som blant annet førte til en utredning om det burde gås videre med en delt boløsning i det nye senteret eller en rendyrking av bare institusjonsplasser opp mot målgruppen brukere med de største omsorgs-/bistandsbehovene. Utredningen «Omsorgsboliger og/eller institusjonsplasser», sammen med faktagrunnlag, informasjon om Husbankens tilskuddsordninger og uttalelser fra Eldrerådet 03.05.18 var en del av grunnlaget for vedtak i kommunestyrets sak PS 45/18. Innholdet i det nye Bo- og behandlingssenteret ble da vedtatt til å omfatte boform som institusjonsplasser, nytt produksjonskjøkken og dag- aktivitetstilbudet for hjemmeboende. Videre kapasitetsøkning for omsorgsboliger med heldøgns omsorg og lokalisering av driftsapparat for hjemmebaserte tjenester ble lagt til Fase 2 (senere byggetrinn).

Planlagt bruk av institusjonsplassene i det nye Bo- og behandlingssenteret ble lagt fram for kommunestyret 24.09.18 (PS 72/18). Saken beskriver fordeling av langtids- og korttidsplasser, inkludert ulike typer korttidsplasser, i bygget. Videre beskrives at det må ivaretas en fleksibilitet i fordeling langtids- og korttidsplasser etter hvert som brukerbehovene endrer seg. Dette ble lagt inn som en del av programmeringen/kravspesifikasjonen.

Samspillmodell ble valgt som anbudstype (PS 86/18) der en entreprenør med sin organisasjon, arkitekt, rådgivere, entreprenører og leverandører forestår all nødvendig prosjektering i samspill med kommunen som byggherre. Utførelsen gjennomføres som en totalentreprise.

I prosessen har bygget blitt gjort til del av sentrumsutviklingen i Verdal. Det er derfor også lagt til rette for at pårørende, naboer og frivillige kan bruke bygget som møteplass. Et fleksibelt tilrettelagt aktivitetsrom, med plass til 150 personer, kan leies ut til ulike målgrupper.

Samspill - fase 1

Den 08.02.19 signerte Veidekke Entreprenør AS og Verdal kommune samspillskontrakten for å utvikle det nye Bo- og behandlingssenteret. Arbeidet med skisseprosjekt og forprosjekt i fase 1 har pågått i perioden 11.02. til 04.10.19. Entreprenør og Byggherre har videreutviklet prosjektet med grunnlag i forstudiet, innsiktsfasen og ideutviklingsfasen, som ble gjennomført i perioden august 2017 til november 2018. Reguleringsplanen for området ble endelig vedtatt i PS 55/19 den 17.06.19.

Entrepriseform:

Det benyttes en samspillmodell der en entreprenør med sin organisasjon, arkitekt, rådgivere, underentreprenører og leverandører skal forestå all nødvendig prosjektering i samspill med kommunen som byggherre. Etter samspillsperioden er detaljprosjektering og utførelse en opsjon, det vil si at det er en «avhoppsmulighet». Prosjektet gjennomføres under felles målsettinger og felles økonomiske interesser. Utførelsen gjennomføres som en totalentreprise, det vil si at kommunen har kun en kontraktspartner som i dette tilfelle vil være Veidekke Entreprenør A/S.

Byggherre, brukere, prosjekterende og entreprenør samarbeider i utvikling av prosjektet fra programmeringsfasen, til et forprosjekt med målpris 2 (der er vi nå). Deretter utføres arbeidene videre som regningsarbeid, med avtalt fordeling av over-/underskridelse av målpris med 50/50. Bruk av «åpen bok-prinsippet» skal gi byggherren direkte innsyn i prosjektets økonomi. Deltakelse i en åpen kalkulasjonsprosess og eierskap til en felles fastsatt sluttkostnad som prosjektet skal styres mot (målpris), gir byggherren trygghet. Åpenhet gjennom hele prosessen gir større mulighet for gjensidig kostnadskontroll og forutsigbarhet. Endring av målpris kan skje dersom forandringer i lov eller forskrift inntreffer etter avtalt målpris, endringer i naturgitte grunnlag for arbeid og målpris (herunder risiko tilknyttet grunnforhold), byggherrens bestillinger av arbeid eller leveranser som ligger utenfor arbeidsomfanget eller instruks gitt av byggherre som ligger utenfor leverandørens forpliktelser.

Utvikling av prosjekt og målpris i samspillsperioden

Kravspesifikasjoner i anbudet inkludert programmering som ble gjort i forstudiet er grunnlaget for utvikling av det nye Bo- og behandlingssenteret. Forstudiet ble oppsummert i bok 1 «Innsiktsfasen» og bok 2 «ideutviklingsfasen». Viktige milepæler for utvikling av prosjektet i fase 1 har vært målpris 0, målpris 1 og målpris 2 (jfr. framdriftsplanen). Målprisene har utviklet seg fra å være relatert i stor grad til erfaringstall og Norsk prisbok til å bli faktiske elementkalkyler knyttet til bygningsstruktur, valgte løsninger og kvaliteter inn mot målpris 2. Størrelsen på bygget har endret seg fra knapt 14 000 m² i tidlig fase til 12 090 m² i målpris 2. En reduksjon i antall kvadratmeter har senket målprisen med mange millioner kroner, samtidig som det definerte innholdet i bygget er ivaretatt. Kvaliteter/løsninger som er prioritert inn i prosjektet gjennom fase 1 er;

- kjøling av rom for å sikre komforttemperatur på ekstra varme dager. Dette er prioritert som en kvalitet utover krav i tek 17.
- innstallering av søppelsug for en effektiv håndtering av restavfall, se A3-mappen.

Plassering og utforming

Det nye Bo- og behandlingssenteret (VBB) er lagt til grusbanen mellom dagens Verdal Bo og helsetun og Verdal videregående skole. Det er utarbeidet reguleringsplan for hele området Stiklestad Alle 2-8 som omfatter både området til Verdal kommune tilrettelagt for inntil 3 byggetrinn, samt området til Trøndelag Fylkeskommune/Verdal videregående skole.

Senteret har 132 institusjonsplasser fordelt på 96 langtidsplasser og 36 korttidsplasser. Bygningsmassen har 3 etasjer, distribuert som et kvadratisk volum mot øst og en L-form som åpner seg mot vest.

I byggets østre del er langtidsavdelingene organisert omkring to beplantede atrier. Langtidsavdelingene har 32 plasser i hver etasje. Hver etasje er inndelt i 4 poster à 8 beboerrom, tilhørende et kjøkken og 2 stuer. Første etasje er forbeholdt langtidsplasser for demente. Alle postene har adkomst til de skjermede atriene enten på bakkeplan eller i terrasser. Fra 1. etasje er det også adkomst til en felles sansehage.

I byggets vestre del, den åpne L-formen, er aktivitetstilbud, produksjonskjøkken, seremonirom, varemottak og ansattgarderober lokalisert i første etasje.

Produksjonskjøkkenet produserer mat etter kok-server. Her produseres all tørrmat og varmmat (middag og lunch) til beboerne på senteret og brukere av aktivitetstilbudet. I tillegg leveres middag og tørrmat til brukere i omsorgsboliger og egne boliger i kommunen etter vedtak. Alle beboerpostene i Bo- og behandlingssenteret har egne postkjøkken hvor de tar imot mat fra produksjonskjøkkenet samtidig som de har mulighet til å tilberede enkel mat utover dette.

Aktivitetstilbud for eldre er tilrettelagt for 30 samtidige brukere.

Korttidsplasser er fordelt over andre og tredje etasje med 18 plasser i hver etasje. Disse er videre delt inn i 2 poster à 9 beboerrom. Hver post har egen stue og deler felles kjøkken.

I byggets midtre del ligger hovedinngang, kafe/kantine og kulturrom i første etasje. En foldevegg gir mulighet for å dele kulturrommet inn i en stor og en mindre del (møterom). Det har et totalareal på knapt 160 m². Kafe/kantine på 96 m² ligger vis a vis kulturrommet og kan benyttes når det er arrangement som krever mer plass enn det kulturrommet har, se A3 mappa.

I andre og tredje etasje ligger treningsrom (samme etasje som rehabiliteringsavdelingen) samt et læringsrom for opplæring og praksistrening. Målgruppen her vil være alt fra ansatte, vikarer, elever/studenter/lærlinger, pårørende, innbyggere mm. I disse etasjene ligger også arbeidsplasser for ledere, Utviklingssenter for sykehjem og hjemmetjenester, forvaltning, sykehjemsleger, fysio- /ergoterapeut og fagkoordinatorer. Rom for frisør og fotpleie er lagt til 3 etg. i byggets midtre del nært tilgjengelig fra heis og trapp.

Energi og miljø:

Kommunen har høye bærekraftsmål for det nye Bo- og Behandlingscenteret, noe som har vært førende i prosjekteringen. Ambisjonen er knyttet til alle de tre dimensjonene av bærekraft: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. For å sikre ivaretagelse av de høye bærekraftambisjonene skal bygget sertifiseres etter BREEAM NOR til klassifiseringsnivå «Very Good».

Gjennom BREEAM-sertifiseringen får byggherren dokumentert miljøkvalitetene til bygget fra ide og planlegging til bygget står ferdig, se A3 mappe.

Prosjektet skal redusere klimagassutslippet over byggets livsløp sammenliknet med et referansebygg. I forprosjektet er [grønn materialguide](#) brukt aktivt for valg av miljøvennlige materialer innenfor utvalgte grupper. Det vil utarbeides et detaljert klimagassregnskap i neste fase.

I prosjektet er det stort fokus på robuste løsninger med lave livsløpskostnader, som også henger sammen med valg av klimavennlige løsninger. Det gjennomføres derfor livssyklusberegninger for blant annet energiforsyning og overflatematerialer. I beregningene inngår kostnader til investering, drift, vedlikehold, utskiftning og renhold. Fokuset prosjektet har hatt på arealeffektivitet og / -optimalisering i prosessen vil også positivt utslag ift livsløpskostnadene. Dette i samsvar med PS 106/18 Økonomiplan 2019-2022 og budsjett 2019, pkt 14 og 15.

Energikravene er viktige for å sikre et bærekraftig bygg i drift. Som hovedgrep er det stilt krav til passivhusstandard, som sikrer valg av robuste tekniske installasjoner og en godt isolert bygningskropp. Videre stilles det krav til nær nullenergihus som i praksis betyr at man må produsere lokal fornybar elektrisitet, i tillegg til overnevnte tiltak. Dette er planlagt utført gjennom å etablere et solcelleanlegg på tak, samt intensjonen til å benytte «fjernvarme».

Som følge av at Verdal kommune har signert en intensjonsavtale om kjøp av termisk varme fra varmesentral til Trøndelag Fylkeskommune, legges det til grunn fjernvarme som oppvarmingskilde i beregningen. Det er estimert at varmesentralen vil være ferdigstilt i 2022/2023. Prosjektet vil derfor ikke oppfylle kravet til nær nullenergihus før sentralen leverer varme til bygget. Det betyr også at bygget nå forberedes for inntak av varmt vann fra varmesentralen og at det vil tilkomme kostnader i forbindelse mottak av

fjernvarme når det blir aktuelt. Dersom det ikke skulle bli noen løsning i henhold til intensjonsavtalen, vil det sannsynligvis bli en lokal løsning med montering av luft til vann varmepumper. Eventuelle kostnader dette medfører er ikke inkludert i kostnadsramma.

Adkomst og utomhus:

Det etableres ny adkomst fra Stiklestadalléen. Herfra ledes man videre til senterets 4 adskilte adkomster:

- Hovedadkomst for beboere og besøkende med forplass. Her er det plass til å hente/bringe med bil med raus og trafikksikker logistikk og også besøksparkering. Her er det soner for opphold, bl.a. tilrettelagt for utebord utenfor kafe/kantine.
- Vareadkomst dimensjonert for manøvrering av semitrailer med direkte adkomst til varemottaket.
- Eget terminalbygg for renovasjon med avfallssug.
- Adkomst til aktivitetstilbudet via hageområdet mot vest
- Skjermet kjørbare adkomst for ambulanse- og bårebil mot nordvest, slik at hensynet til pasienter er ivarettatt.

Adkomst brannbil skjer via to av byggets fasader i sør og vest, og det plasseres brannkummer nord og sør for bygget.

Prosjektet har som mål og skape gode møteplasser og i vest er det et uteområde som er åpent for alle. I det midtre uteområdet, mot nord, er det planlagt en skjermet sansehage. Her er det lagt vekt på at utformingen av hagen skal hensynta brukere med demens. I den østre delen av bygget er det to atrium med skjermede uteplasser.

For byggeprosjektet gjelder reguleringsbestemmelsen 3.1.4 Parkeringsdekning (§ 12-7 nr. 7). Det er totalt 63 plasser for byggetrinn 1, hvorav 7 HC. Disse plassene er beregnet besøkende og brukere av de ulike tilbudene i senteret. Det er avsatt fem plasser med ladestasjoner for el-bil samt mulighet for lading av elsykler i egen bod.

5 av plassene (langsgående parkering direkte ved hovedinngang) skal skiltes som av- og påstigningssone med kun tillatt 15 minutters parkeringstid slik at pårørende kan følge en person med nedsatt bevegelsesevne inn til senteret før parkering av bilen lenger unna. 1 HC parkeringsplass er lagt til egen inngang til seremonirommet i nordvest.

Ansatteparkering er lagt til parkeringsplass ved Verdal Rådhus.

48 sykkelplasser samlet for byggetrinn 1 og restfunksjoner i Verdal bo- og helsetun, 24 under tak, i henhold til bestemmelsene.

Velferdsteknologi,

Kommunedelplan helse og velferd 2015-2030 har som et av sine fem mål at Verdal kommune skal være en foregangskommune i utvikling og bruk av velferdsteknologi.

Det skal implementeres relevant moderne velferdsteknologi som understøtter brukernes behov.

Det bygges en infrastruktur som er robust og dekker framtidens behov for løsninger. Beboerrommene og fellesrom/korridorer er tilrettelagt med en infrastruktur som gjør at

den enkelte beboer får tilpasset teknologi /brukernært utstyr ut fra sine behov. Det betyr at det brukernære utstyret (eksempelvis alarmknapp, fallsensor, døralarm, bevegelsessensor, digitalt tilsyn) er lett å kople til og fra den enkelte bruker.

Bygget vil ha digital adgangskontroll som gjør det enkelt å gi tilganger til ansatte, beboere, pårørende og andre til rom de skal ha tilgang til. Videre er det lagt inn fleksibel styring på varme, lys, ventilasjon og solavskjerming.

En del av de teknologiske løsningene vil utvikles underveis i prosjektet.

Driftseffektivitet og logistikk

Det er i hele prosessen stort fokus på valg av løsninger og kvaliteter som gir en gevinst knyttet til driftseffektivitet i både tjenesteproduksjon og vedlikehold. Eksempler på dette er;

- et arealeffektivt bygg som er gunstig med tanke på drift og vedlikehold
- vareflyt inn og ut og internt i senteret
- digital lagerstyring
- ett medisinrom
- søppelsug og tøynekast, noe som reduserer tid og ressurser som brukes på dette.
- tilrettelegge uteområder for robotklipping
- digital renholdsplan
- beboerrom med fast møblering for å redusere slitasje på rom knyttet til inn/utflytting.

Brukermedvirkningsprosessen

Det er gjennomført en bred brukermedvirkningsprosess i ideutviklings- og forprosjektfasen (fase 1).

Ideutviklingsfasen

Samspillsgruppen sammensatt av prosjektleder, helseledere, innkjøp, IKT, kultur, teknisk drift og kommunalsjefer fra helse og velferd, næring og samfunn. Gruppen har hatt hovedansvaret for oppfølging av politiske vedtak, økonomisk styring, rapportering, samhandling og informasjon ut mot brukere, pårørende og ansatte. Samspillsgruppen hadde møter hver 14. dag i ideutviklingsfasen og fram til utlysning av anbud, deretter oppdateringsmøter ved behov.

Politisk oppnevnt referansegruppe med repr. fra kommunestyret, eldrerådet, rådet for likestilling av funksjonshemmede, innvandrerrådet, ungdomsrådet, samarbeidsutvalget ved Verdal Bo- og helsetun, pårørendeforening, fagforeninger, pensjonistforeninger og sanitetsforeninger. Denne gruppa har hatt jevnlig møter i perioden februar 2018 til september 2019, og har jobbet med ulike tema og gitt innspill til innhold og utforming av bygget.

Ei tverrfaglig ansatte-/brukergruppe har vært sentral i utviklingen og deltatt i jevnlig møter i arbeidet med funksjonsprogrammering.

Trøndelag fylkeskommune og Verdal videregående skole har vært en samarbeidspartner i arbeidet med utarbeidelse av grunnlag for felles reguleringsplan, samt mål om å samskape nære relasjoner og muligheter dette naboskapet kan gi av synergier.

I 2017 og 2018 er det gjennomført 8 åpne temamøter knyttet til ulike problemstillinger relatert til det nye Bo- og behandlingssenteret.

Politisk forankring i forhandlingsfasen

Prosjektet er kostnadsberegnet fra et tidlig stadium i prosessen gjennom ulike målpriser. Det har gjort det nødvendig for samspillsledelsen å få avklart mandat for kostnadsrammene i prosjektet.

Rådmannen har informert Formannskapet om utviklingen i prosessen underveis og de har også vedtatt følgende mandat til samspillsledelsen;

Vedtak i Formannskapssak PS 40/19

1. Verdal Formannskap gir samspillsledelsen mandat til å fortsette prosessen med å utvikle nye Verdal Bo- og behandlingssenter i henhold til programmert innhold, innenfor ei arbeidsramme på 554 mill. kr. inkl. mva. Av dette beløpet omfattes 493 mill. til byggekostnader, og 61 mill. knyttes til inventar og utstyr, velfersteknologi, byggelånsrenter samt byggherrekostnader. Det utvikles et miljøbygg så nært opp mot miljøambisjonene som mulig innenfor de gitte rammevilkår. Effekt av ulike miljøtiltak synliggjøres i den videre prosessen.
2. Rådmannen informerer formannskapet jevnlig om utvikling av prosjektet i henhold til gitt mandat.

Når kommunen forhandler om byggekontrakt er det nødvendig å informere og behandle enkelte saker unntatt offentlighet i politiske organer for å sikre at forhandlingsparten ikke får innsikt i spillerommet kommunen har i forhandlingsprosessen. Dette har også blitt gjennomført i denne prosessen. Samspillsledelsen har jobbet for å utvikle nye Verdal Bo- og behandlingssenter i henhold til det gitte mandatet.

Samspillsfasen

I fase 1 har det vært avholdt ukentlige samlokaliserte arbeidsøkter (ICE-økter: Integrated Concurrent Engineering) mellom de ulike fagområder hos entreprenør, arkitekt, tekniske fag og byggherre. Disse møtene har sikret samhandling, framdrift/planlegging og oppgaveløsning. Møtene er supplert med særmøter (færre fagområder enn i ICE-øktene). Status og framdrift er også fulgt opp i samspillsledelsesmøter bestående av repr. fra Veidekke og Byggherre.

Styringsgruppa har hatt 3 møter i fase 1.

Brukerne i denne fasen har blitt inndelt i grupper;

- helseansatte
- produksjonskjøkken
- postkjøkken
- administrasjon og forvaltning
- avfall og drift (inkl. utomhusplaner)

Det er gjennomført 2 brukermidvirkningsprosesser med de samme gruppene, en i arbeidet med skisseprosjekt og en i forprosjekt. Gruppene har vært tverrfaglig sammensatt av ansatte med kompetanse og ansvar innenfor de ulike områdene inkludert verneombud og tillitsvalgte.

Det har også blitt gjennomført brukermidvirkningsmøter innenfor tema

velferdsteknologi, musikk og helse, kultur, frisør, fotpleier, begravelsesbyrå, renovasjon (RETURA/Innherred renovasjon) mfl.

Økonomi

I tilbudsbrev fra Veidekke pr 03.10.19 er det gitt tilbud på Verdal Bo- og behandlingssenter utført i totalentreprise i henhold til avtaledokument med målpris 2 for kr 386 900 000,- eks. mva. Pris oppgitt pr august 19. Denne vil bli prisjustert til 2020/2021 priser i økonomiplan 2020-2023. Byggherrebudsjett er beregnet til netto kr 56 000 000,- Dette omfatter inventar og utstyr, kunst, offentlige gebyr og avgifter, byggelånsrenter og byggherres egne utgifter til konsulenter/rådgivere.

Det lagt inn en reserve på 9,6 millioner (netto) knyttet til uforutsette kostnader. Dette gir en netto totalkostnad på kr 452 500 000,-

Kostnader	Netto	Brutto
Byggeskostnader	386 900	483600
Inventar og utstyr	19000	24000
Kunst/utsmykning	3000	3800
Off gebyr/avgifter	2000	2300
Byggelånsrenter i 2 år	17200	17200
Reguleringsplan	448	560
Konsulenter/rådgivere	14800	17100
Reserve	9152	11440
	452 500	560000

Budsjettpost knyttet til kunst/utsmykning er beregnet ut fra 0,75% av netto byggekostnad.

Finansiering

Det er mottatt tilsagn fra Husbanken på kr 249.018 000 og kr 3 000 000 til miljøtiltak fra Miljødirektoratet.

Rådmannen vil undersøke muligheter til å finansiere hele eller deler av lånebehovet med grønne lån. Grønne lån er en type lån som tilbys i markedet for investeringer som har en god miljøprofil. Slike lån tilbys med noe lavere rente enn ordinære lån.

	Beregning	Øk.plan	Endring
Brutto kostnad	560 000	424 000	136 000
Investeringsstilskudd	-249 018	-209 000	-40 018
Tilskudd miljøtiltak	-3 000	-	-3 000
Momskomp	-85 000	-85 000	-
Rest lånefinansieres	222 982	130 000	92 982

Framdriftsplan

Aktivitet	Dato	Justert
Utløsing Doffin	02.11.18	
Tilbudskonferanse	13.11.18	
Tilbudsfrist prekvalifisering	03.12.18 kl 12	
Tilbudsinndrivelse	07.12.18	
Tilbudsfrist konkurranse	11.01.19 kl 12	
Presentasjonsmøter alle tilbydere	15. – 16.01.19	

Forhandlinger oppstart	18.01.19	
Offentliggjøring av tildeling	28.01.19	
Karensdager til	08.02.19	
Kontraktsinngåelse	08.02.19	
Samling samspillsgruppe	11. – 12.02.19	
Målpris 0 (ideskisse)	18.03.19	
Målpris 1 (skisseprosjekt)	01.08.19	04.07.19
Målpris 2 (forprosjekt)	01.10.19	03.10.19
Bestilling av fase 2	01.10.19	01.11.19
Byggestart	01.01.20	02.12.19
Overlevering for prøvedrift	01.07.21	01.10.21
Innflytting	01.10.21	01.12.21
Overtakelse etter prøvedrift	01.07.22	01.12.22

Vurdering:

Gjennom samspillsprosessen med Veidekke Entreprenør AS er det utarbeidet er forprosjekt som gir en målpris 2 som ligger 7,1 mill. kroner under mandatet som Formannskapet vedtok i sak PS 40/19. Den totale kostnaden er beregnet til 560 mill. kr. Dette ligger 6 mill. kr over den totale ramme gitt av Formannskapet, men inneholder en reserve på 9,1 mill. kr til uforutsette kostnader.

Etter Rådmannens vurdering er valgte samspillsmodell viktig for at forprosjektet er innenfor de gitte rammer. Måten samspillsmodellen er gjennomført på har bidratt til optimalisering av bygget med utforming, løsninger, funksjonalitet, kvalitet og miljøtiltak.

Valgte anskaffelsesform har etter rådmannens vurdering gitt Verdal kommune et erfarings- og kunnskapsgrunnlag som er egnet å anvende med tanke på senere byggeprosjekt i kommunen.

Forarbeidet som ligger til grunn for anbudet har bidratt til:

- at fase 1 er gjennomført innenfor fastsatt tidsramme,
- utvikling av prosjektet har ivaretatt definert kvalitet selv med reduksjon av kvadratmeter,
- det etablerte kunnskapsgrunnlaget om kommunens behov i prosjektet, har bidratt til større gjennomslagskraft i forhandlingene med entreprenøren om målpris 1 og 2.

Rådmannen anser at risikoene i prosjektet som er knyttet til endring av målpris vil være:

- eventuelle endringer i lov eller forskrift,
- uforutsette ting med grunnforhold,
- evt. bestillinger av arbeid eller leveranser fra byggherre som ligger utenfor gitte målpris og dermed entreprenørs forpliktelser.

Når det gjelder grunnforhold er det gjennomført geologiske undersøkelser på tomte og tatt hensyn til kjente forhold i denne ved målpris 2. Det vil medføre en ekstra kostnad hvis det ikke lar seg gjennomføre kjøp av termisk varme fra varmesentral til Trøndelag Fylkeskommune, jfr. intensjonsavtalen.



Verdal kommune

Sakspapir

Detaljregulering Nye Vinne og Ness skole - del av 5038/282/66 m.fl.

Saksbehandler: Kirstine Karlsaune	Arkivref: 2019/287 - /L13
E-post: kirstine.karlsaune@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47471350	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for plan og samfunn	22.10.2019	4/19
Kommunestyre	28.10.2019	91/19

Rådmannens innstilling:

Vedlagte detaljregulering for Nye Vinne og Ness skole datert 25.04.2019, med bestemmelser sist rev. 26.09.2019, vedtas iht. plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

- 1 Planbeskrivelse Nye Vinne og Ness skole 250419 revidert 26.09.2019
- 2 Vedlegg 1 Plankart 25.04.2019
- 3 Reguleringsbestemmelser 25.04.2019 rev 26.09.2019
- 4 L01_Landskapsplan_30.04.2019
- 5 Vedlegg 4 Illustrasjonsprosjekt, 12.04.2019
- 6 Vedlegg 8 ROS-analyse
- 7 Vedlegg 9 Støynotat Nye Vinne og Ness skole - regulering, 09.04.2019
- 8 Vedlegg 10 Nye Vinne og Ness skole – Skredfarevurdering, 21.03.2019
- 9 Vedlegg 11 Veiprosjekt B001 Busslomme og gangveg, 10.04.2019
- 10 Vedlegg 12 Uttalelse og notat om elektromagnetiske felt, 05.11.2018

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

- Forhåndsuttalelser (12 stk., oppsummert og kommentert i planbeskrivelse).
- Sakspapir første gangs behandling av planforslaget, [KPS 14. mai 2019, sak 34/19](#)
- Høringsuttalelser (16 stk., gjengitt og kommentert i denne sak).
- E-post fra Multiconsult 09.10.2019 angående vegtrafikkstøy (sitert i saken)

Saksopplysninger:

Sammendrag

Verdal kommunestyre besluttet i møte 19. juni 2017, sak 56/17, å slå sammen skolene Ness og Vinne til en skole med lokasjon til nåværende Vinne skole. Forprosjekt for Nye Vinne og Ness skole ble behandlet i Verdal formannskap 15.02.2019 samt i Verdal kommunestyre 25.02.2019. Med bakgrunn i disse sakene har Verdal kommune ved Teknisk drift engasjert LINK arkitektur AS til å utarbeide forslag til reguleringsplan for skoleområdet. Planforslaget har vært på høring / offentlig ettersyn iht. Komité plan og samfunn sitt vedtok i møte den 14. mai 2019, sak 34/19.

Planområdet er på ca. 50 daa og omfatter Vinne skole med kunstgressbane i sør, idrettsbane i øst, skog i nord, busslomme ved Fv. 72, samt del av adkomstveg Kokkvegen. Planområdet grenser mot Fv. 72 Jamtlandsvegen i nord, friområde med aktivitetspark i vest og boligområder i sør og øst. Det legges til rette for sammenslåing av Vinne og Ness skoler gjennom utvidelse og ombygging av eksisterende skolebebyggelse i Vinne, opprusting av uteoppholdsareal, adkomst og parkering. Utbyggingen vil dels omfatte ombygging/renovering av eksisterende skolebygning, nybygg/tilbygg samt riving av noe av den eksisterende bebyggelsen.

Etter sammenslåingen planlegges det for ca. 350 elever og 40 ansatte. Den nye skolen planlegges utbygd som en 2 parallells barneskole (1. til 7. trinn) og med SFO. Skolen skal etter planen stå ferdig 1.12.2020.

Per i dag er elevtallet ved Vinne skole 173 og ved Ness skole 56 elever. Den praktiske kapasiteten ved dagens Vinne skole er vurdert til å være 300 elever.

Planen legger også til rette for flytting/justering og oppgradering av idrettsbanen innenfor idrettsformålet, da Vinne IL har planer om endringer av idrettsbanen. Det legges opp til sambruksparkering for skolen og idrettsbanen. Planen åpner for at aktivitetspark inntil planområdet samt egnede deler av formålene idrettsanlegg og friområder kan medregnes i skolens uteoppholdsareal, men ikke gressbanen som er stengt deler av året.

Skoleformål er i tråd med kommunedelplan for Verdal by og utløser ikke krav til KU. Planområdet omfattes i dag ikke av reguleringsplan. Planlagt arealbruk er all hovedsak en videreføring av eksisterende arealbruk; skole- og idrettsformål med tilhørende anlegg som parkering og kjøreatkomst, gangareal og gang-/sykkelforbindelser, nettstasjon, samt friområde. Planen legger i tillegg opp til en ensidig busslomme ved fylkesveien i nord, og nye gang- /sykkelforbindelser.

Ved første gangs behandling forelå det 12 forhåndsuttalelser, som er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen. Til det konkrete planforslaget forelå det 3 uttalelser fra interne enheter i kommuneadministrasjonen, som er oppsummert og kommentert i sakspapir.

Det vises til [KPS 14. mai 2019, sak 34/19](#) for nærmere informasjon.

Planforslaget har vært på offentlig ettersyn med høringsfrist 6. juli 2019.

Det gis her en kort oversikt over innholdet i de 16 mottatte uttalelsene:

- Fem av uttalelsene er fra beboer(e) i hovedsakelig Kokkvegen som ønsker ny kjøreadkomst til skolen. Et av disse brevene er signert av 19 personer. Argumentene for at de ønsker annen adkomst er stor trafikkmengde, støy, støv, trafikksikkerhet inkludert nesten-ulykker.
- Beboer i Kokkvegen 36 ønsker at fartsdump ved hans eiendom fjernes eller erstattes med annen fartsreducerende løsning pga. rystelser, ihvertfall i anleggsperioden. Han ønsker også skriftlig bekreftelse på at avståelse av grunn ikke er nødvendig.
- Fylkesmannen i Trøndelag og NVE har ikke innvendinger.
- FAU Vinne skole, Vinne IL og Verdal idrettsråd påpeker behov for flere parkeringsplasser pga. aktivitet på kveldstid. Vinne IL opplyser bl.a. at det kan være korpsøving, full aktivitet i aktivitetsparken, foreldremøte på skolen og 3 parallelle fotballkamper samtidig. (Beboer i Kokkvegen opplyser om inntil ca. 60 parkerte biler flere dager i juni 2019 og nærmere 100 parkerte biler tirsdag 7. mai 2019 da det var aktiviteter på både gressbane, kunstgressbane og ballbinge samtidig).
- Statens vegvesen, fylkeskommunen samt FAU Vinne skole savner vurdering av trafikksikkerhet i forhold til at skolebusser henvises til busslomme ved Fv. 72.
- Statens vegvesen gir også råd ift. utforming av busslomme, leskur, kurvatur på G/S-veg, støy. Omtaler ansvar for støyavbøtende tiltak ved økt trafikk på offentlig veg og forhold ang. praktisk gjennomføring av busslomme (ev. behov for gjennomføringsavtale).
- Trøndelag fylkeskommune ber også kommunen om å finne gode erstatningsarealer for Trollmorskogen til uteskole og økt fysisk aktivitet i skolen.
- FAU Vinne skole ber også om flytting av innretninger i Trollmorskogen, de tar opp bruk av foreslått busslomme ved Fv. 72, anbefaler redusert fartsgrenser ved busslomma, håper en kan bygge noe som vil avhjelpe privat-transporten til/fra skoleområdet (avsetningsplasser, p-plasser).
- Vinne IL nevner også behov for lagerlokale, behov for låsbart lagerrom ifb. gymsal, at de sammen med skolen har felles hjertestarter som bør være tilgjengelig dag/kveld samt egne planer for rehabilitering av gressbanen.
- Verdal idrettsråd støtter uttalelsen fra Vinne IL.
- Trafikksikkerhetsutvalget i Verdal kommune foreslår at rundkjøring i enden av Kokkvegen mot skolen trekkes lenger unna skolen, og utformes med av/påstigning i ytterkant. Slik unngår en bilkjøring inn på skoleområdet. Samt at deler av Prix-tomta vurderes brukt til av/påstigning for skoleelever som kjøres til og fra skolen med privatbiler.
- AtB ser det som positivt med en god gangforbindelse mellom skolen og holdeplassen. De forutsetter at det er kjørt sporingskurver for utforming av busslommen for å sikre god adkomst fra begge retninger. Utover det ser det ut som en god løsning. Det bør sørges for noe belysning langs den planlagte gangforbindelsen. Det må påses at elevene har nok ventareal utenfor plattformen for å unngå farlige situasjoner ved av-/påstigning. Det er også ønskelig at det vurderes ledegjerder for økt trafikksikkerhet ved skoleskys.
- Innherred Brann og Redning har meddelt at de er hørt tidligere.

De fleste forhold som nevnes i høringsuttalelsene, inkl. ønsket om ny adkomstveg, er omtalt i sakspapir og/eller plandokumenter ved første gangs behandling av planforslaget.

Hørings-uttalelsene er gjengitt og kommentert i saken. Forhold som påpekes av flere er vurdert til slutt i saken. Planbeskrivelse og reguleringsbestemmelser er revidert på bakgrunn av høringsuttalelser.

Høring / offentlig ettersyn

Planforslaget er framlagt for høring og offentlig ettersyn i samsvar med vedtak i Komité plan og samfunn den 14. mai 2019, sak 34/19. Offentlig ettersyn ble kunngjort den 25. mai 2019, og høringsfristen var 6. juli 2019.

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn har det innkommet de uttalelser som nedenfor er listet opp, gjengitt og kommentert:

- 01 Statens vegvesen, 24.06.2019
- 02 Fylkesmannen i Trøndelag, 26.06.2019
- 03 Trøndelag fylkeskommune, 02.07.2019
- 04 NVE, 12.06.2019
- 05 FAU Vinne skole, 04.06.2019
- 06 Vinne idrettslag, 05.07.2019
- 07 Verdal idrettsråd, 05.07.2019
- 08 Jon Bakken, 04.07.2019
- 09 Trond Bakkan med flere (19 underskrifter), 10.02.2018
- 10A-D Stig Roger Aasgaard, dels pva. beboere i Kokkv., 12.12.18, 12.02.19, 10.05.19, 04.06.19
- 11 Trafikksikkerhetsutvalget, referat fra møte 25. juni 2019
- 12 AtB, 03.09.2019
- 13 Innherred Brann og Redning, 27.09.2019

01 Statens vegvesen, 24.06.2019

«Statens vegvesen registrerer at det er gjort et grundig arbeid med planen og at det er viet oppmerksomhet til sentrale moment. Vi har likevel noen merknader til planen.

Hovedprinsipp – trafikksikkerhet

Planbeskrivelsen omtaler forbedringer knyttet til trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter, som en innretting i planarbeidet. Vi antar at utvidelsen av planområdet tidlig i planfasen fant sted med bakgrunn i et ønske om å redusere trafikkareal og bussmanøvrering ved skolen, og i stedet henviser skolebussaktiviteten til ny lomme ved fylkesvegen. Dette kan isolert sett synes fornuftig, men vi kan imidlertid ikke se at planbeskrivelsen inngående drøfter de nye utfordringene dette medfører. Etter vår vurdering innebærer dette grepet at man trekker skolegården ut mot en forholdsvis belastet fylkesveg med mye tungtrafikk.

Kommunen er vel kjent med de trafikale utfordringene langs fv. 72, ikke minst for myke trafikanter. Planbeskrivelsen redegjør også for framskrevet trafikkmengde på fv. 72 ut fra ulike scenarier for framtidig kaltransport. Men i planbeskrivelsens kapittel 3.9.4 om trafikksikkerhet, gis det utlukkende en beskrivelse av utfordringer knyttet til ulemper med skolebussenes manøvrering på de knappe arealene ved skolen.

I beskrivelsen av virkninger av planen er foreslått løsning beskrevet, uten å problematisere de nye utfordringene dette gir. Statens vegvesen er enig i at løsninger som innebærer udefinerte trafikkarealer nært skolebygg, samt løsninger som medfører

ryggesituasjoner for skolebuss, er uheldige. Vi synes likevel det er en mangel ved utredningen at utfordringene presenteres som løst ved å flytte bussaktiviteten og elevenes skoleveg inntil fylkesveg 72.

Med hensyn til bringe-/hentesituasjoner, «foreldrekjøring», viser planforslaget en liten rundkjøring i Kokkvegen like før skolens hovedinngang. Det skisseres videre et forutsatt kjøremønster. Det framgår også av beskrivelsen at det vil være forholdsvis trange trafikkarealer inn mot skolen. Dette er positivt for å sikre et lavt fartsnivå. Samtidig har vi erfaring med at trafikkavvikling ved skoler kan framstå uoversiktlig og tidvis kaotisk, særlig om morgenen. Et resultat av dette kan bli at flere velger å benytte ny busslomme ved fv. 72 som bringe-/hentelomme, også grunnet tidsbesparelse. Dette medfører ofte konflikt med skolebuss. I og med at dette vil bli en vanlig offentlig holdeplass, er det regelverket knyttet til skilt nr. 512 som styrer bruken av lomma. Det vil ikke kunne skiltes stopp/innkjøring forbudt for personbiler. Vi råder kommunen til å vurdere dette i saksframstillingen.

Utforming – ensidig busslomme for tovegs trafikk

Skissert busslomme er et omfattende tiltak. Det er forutsatt innkjøring vest i lomma og utkjøring i øst. Busslomma har fått mer areal mot øst, slik at bussen skal klare svingebevegelsen og unngå at overhendet overlapper fotgjengerarealet. Vi anbefales likevel å regulere tilstrekkelig/ekstra areal i begge svingene, slik at man i framtida kan la bussen kjøre i begge retninger dersom behovet endrer seg.

Det er ikke satt av areal til leskur. Med våre klimatiske utfordringer bør man ta høyde for slike behov. Vi anbefaler derfor at dette avsettes med riktig arealformål i plankartet. Vår erfaring er at det er viktig å detaljere utformingen ved denne type anlegg, slik at skoleungene ikke ender opp med å «vrимle» på kryss og tvers der busstrafikken skal foregå. Et leskur (med litt størrelse), eventuelle ledegjerder o.l. vil kunne bidra til et mer lesbart bilde for brukerne, og dermed mer trafiksikkert for ungene. For å sikre en framtidig fleksibilitet i anlegget bør det vurderes å sette av areal til en plattform inne i øya. Denne kan defineres som annen veggrunn. Krapp sving på g/s-vegen ved sammenkobling med g/s-veg langs fylkesveg 72 bør korrigeres.

Støy

I planbeskrivelsen, kapittel 5.8, står det at tilfredsstillende støynivå på uteoppholdsarealer som medregnes i MUA blir sikret. Videre opplyses det at dersom områder som er utsatt for vegtrafikkstøy skal tilrettelegges for uteopphold og/eller inngå i uteoppholdsarealer, må arealene støyskjermes. Det hadde vært en styrke for planen om dette hadde vært avklart på forhånd. Vi synes det blir noe defensivt om planen ikke har tatt høyde for dette samtidig som det synes å være vanskelig med gjennomgående støyskjerming langs fylkesveg 72 pga. «perforering» med busslomme og løsninger for myke trafikanter. Statens vegvesen etterlyser en nærmere utredning av dette. Vi er videre i sterk tvil om følgende forutsetning har gyldighet: «Det legges til grunn at den som forårsaker økt trafikk (pga. økt kalkuttak) og dermed økt støyforurensning, vil være den som også må sørge for avbøtende tiltak der det er nødvendig». Fylkesveg 72 er offentlig veg åpen for alminnelig ferdsel. Trafikkmengden øker over år. Det er krevende å peke på én bruker av vegen som særlig ansvarlig for konsekvenser av trafikkveksten,

og det er i alle fall ikke mulig å kreve/forutsette dette i foreliggende plan gjennom reguleringsbestemmelser.

Busslomme - praktisk gjennomføring

Det er viktig å avklare roller og ansvar knyttet til etablering av busslomme med tilhørende anlegg langs fylkesveg 72 siden det også berører Statens vegvesen forvaltningsansvar (inntil 1. januar 2020) og Trøndelag fylkeskommunes eiendom. Ved å opprette kontakt tidlig, vil vi få avklart om det er hensiktsmessig å inngå en gjennomføringsavtale for å regulere de nevnte forholdene. Statens vegvesen har god erfaring med denne avtaleformen og vår vurdering er at avtalepartene ser på dette som nyttig.»

Kommentar:

Trafikksikkerhet: Planbeskrivelsen (bl.a. punkt 5.7.3) er supplert noe med bakgrunn i uttalelsen.

Trafikksikkerhet i forbindelse med planlagt ny busslomme ved fv. 72, samt ifb. andres eventuelle bruk av lomma, inkl. skilting av denne, er vurdert til slutt i saken.

Utforming av busslomme, mulighet for leskur samt G/S-vegkurvatur er diskutert i møte med Statens vegvesen. Envegs trafikk østover i busslomma, med en ventepattform lengst unna fylkesvegen, antas enklest/tryggest for alle trafikanter. Bestemmelsene bør likevel åpne for ev. justeringer, slik Statens vegvesen anbefaler.

- Bestemmelse 3.2.6 (om busslomme) er supplert noe for å gjøre planen mer fleksibel.
- Bestemmelse 3.2.3 andre ledd er supplert med mulighet for leskur og noe mer fleksibilitet.
- For G/S-veg o_GS7 gir bestemmelse 3.2.4, jf. 3.3.1, tilstrekkelig rom for ev. justeringer. Horisontalkurvaturen på G/S-vegen i bakken er noe krapp (radius 15 meter mot anbefalt radius 40 meter), men dette kan løses med rydding av vegetasjon for å gi bedre sikt. Dette er heller ikke tenkt som hovedforbindelsen for gående/syklende til/fra skolen. Bestemmelsen er supplert med krav om vurdering av fartsdempende tiltak for nedre del av o_GS7.

Støy er vurdert i planbeskrivelsens punkt 5.8 og i støynotat. Støynotatet viser en måte å plassere støyskjerm på som kan avhjelpe situasjonen for noen områder, men da er ikke planlagt G/S-veg og busslomme inntegnet. Skisserte skjermene ser ut til å ligge innenfor kommunal grunn. Det er ikke behov for å regne med uteareal i Trollmorskogen for å oppnå minste uteoppholdsareal (MUA) i bestemmelse 2.6. Følgelig er plassering av ev. støyskjerm ikke vist i planen.

Øvrige forhold (om ansvar for støyskjerming som følge av økt trafikk) tas til orientering.

Busslomme - praktisk gjennomføring: Kommunen tar kontakt med fylkeskommunen og Statens vegvesen ang. gjennomføring og ev. behov for gjennomføringsavtale.

Endringer av planen etter høring er oppsummert under egen overskrift.

02 Fylkesmannen i Trøndelag, 26.06.2019

«Landbruk, Klima og miljø

Vi viser til vår forhåndsuttalelse i brev av 25.2.2019, der vi peker på forhold knyttet til effektiv arealutnytting, inkludert parkering for bil og sykkel, støy og luftforurensning, samt naturmangfold. Vi finner at framlagte planforslag ivaretar disse forholdene på en tilfredsstillende måte, og har ingen merknader til planen.

Fylkesmannen har ingen øvrige kommentarer utfra de fagområder vi er satt til å ivareta.»

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

03 Trøndelag fylkeskommune, 02.07.2019

...

Skoleområdet er viktig i nærmiljøet

Det er bra at det er lagt opp til sambruk mellom skole og idrettslag, musikk og frivillige på ettermiddag og kveld, både for deler av skolens bygningsmasse og for uteområdet.

Det er også positivt at planforslaget legger til rette for en oppgradering av baneanleggene.

Reguleringsbestemmelsene setter krav til utomhusplan ved søknad om tiltak.

Det blir stilt en lang rekke krav til innholdet i utomhusplanen, også til at den i nødvendig grad skal ta med tilstøtende arealer som ligger utenfor tomtearealet.

Krav om en slik detaljert utomhusplan er et godt grep for å sikre gode sammenhenger og en god helhetsløsning.

Trafikksikkerhet

Vi påpekte behovet for en trygg trafikkavvikling i vårt svarbrev til varsel om oppstart.

Planforslaget legger opp til en forbedring av trafikkavvikling og atkomstsituasjonen ved skolen i form av nye gang-/sykkelforbindelser.

Varelevering og renovasjon avsettes på eget område. Vi ber kommunen om å vurdere vegvesenets sine faglige innspill knyttet til trafikksikkerhet.

Ny ensidig busslomme ved fylkesveien er en sentral del av ny løsning. Vi støtter SVV sin oppfordring til kommunen om å opprette tidlig kontakt med Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune om den praktiske gjennomføring av busslomma ved fv. 72, for å avklare roller og ansvar.

Kommunen bør finne gode erstatningsløsninger for Trollmorskogen til uteskole og økt fysisk aktivitet i skolen

I planbeskrivelsen omtales folkehelseperspektivet særlig under både rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk (5.6), helsefremmende forhold (5.9.5), universell tilgjengelighet (5.11) og Trollmorskogen/friområder (5.9.3). Viktige forhold eller påvirkningsfaktorer for god helseutvikling for både elever, læringsmiljø og lokalmiljø ser ut til å være godt ivare tatt. Det er likevel beklagelig at mye av Trollmorskogen forsvinner – på grunn av gang- og sykkelvei samt støy. Aktiv læring er stadig mer aktuelt og nødvendig i skolen, alternative læringsmetoder kombinert med fysisk aktivitet. Fra et folkehelse- og læringsmiljøperspektiv håper vi at det finnes gode erstatningsløsninger for dette området til bruk uteskole og økt fysisk aktivitet i skolen.

Ingen særskilte merknader knyttet til planforslaget for kulturminner eldre tid

Vi viser til tidligere korrespondanse i saken, bl.a. vår e-post datert 10.04.19. Fylkeskommunen har gjennomført en enkel arkeologisk registrering av planområdet 15.03.19. Det er tidligere registrert en gravrøys innenfor planområdet, men det kunne ikke gjenfinnes og anses som tapt, trolig i forbindelse med anleggelse av grusbanen i 1995. Det ble ikke påvist andre automatisk fredete eller andre verneverdige kulturminner som planen vil komme i konflikt med. Vi har derfor ingen særskilte merknader knyttet til planforslaget.»

Positivt at generell aktsomhets- og meldeplikt jf. kml § 8 er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

Uttalelsen gjelder ikke samiske kulturminner og det vises til egen uttalelse fra Sametinget.

Kommentar:

Trafikksikkerhet er vurdert til slutt i saken. Planbeskrivelsen er også supplert mht. dette.

Angående gode erstatningsløsninger for Trollmorskogen til uteskole og økt fysisk aktivitet i skolen: Se vår kommentar til FAU Vinne skole. Aktivitetsparken ligger også i nærområdet.

Kulturminnelovens aktsomhets- og meldeplikt forutsettes fulgt opp av tiltakshaver.

Øvrige forhold tas til orientering.

04 NVE, 12.06.2019

NVE viser til sin uttalelse til planoppstart av 07.02.2019.

... «Geoteknikk/grunnforhold

I vår uttalelse til planoppstarten var vi opptatt av forholdet til skred sikkerhet. Det er derfor positivt at Norconsult har utarbeidet en skredfarevurdering av 21.03.19. Her konkluderer Norconsult med at tiltaket er trygt og at det ikke er fare for løsmasseskred. Forholdet til skredfare anses derved som avklart.

Overføringslinjer for kraft-høyspent

God og stabil tilgang til strøm- og ivaretagelse av overføringslinjene for denne er avgjørende for funksjonaliteten og sikkerheten i et moderne samfunn. Det er utarbeidet et eget notat ang. forholdet til elektromagnetisk stråling fra NTE av 05.11.2018. Her har en anbefalt minimumsavstander til høyspentlinja for å unngå å komme over anbefalt strålegrense (0,4 microtesla). Denne anbefalte avstanden samt forslaget til reguleringsbestemmelser tilknyttet hensynssonen, vil etter vårt syn bidra til å ivareta driften og vedlikeholdet av anlegget på en god måte.

På bakgrunn av ovennevnte har vi ingen innvendinger til planforslaget slik det nå foreligger.»

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

05 FAU Vinne skole, 04.06.2019

«Også til varsel om planoppstart samt utvidelse av planområdet kom FAU Vinne skole med innspill til planarbeidet (uttalelse til LINK arkitektur 28.2). Høringsuttalelsen følger opp de fire merknadene vi ga i februar:

- Behov for tiltak mot strålefare fra høyspentlinja.
- Trafikksikkerhet ved skolen.
- Ønske om at innretningene i Trollmorskogen flyttes.
- Ønske om at foreldre får mulighet til avsetting / henting av barn ved fv. 72.

FAU er glad for at planforslaget sikrer tiltak for å redusere elektromagnetisk stråling fra høyspentlinja. Dette er helt i tråd med bestemmelse 1.7.3 i Kommunedelplan Verdal by (vedtatt 29.5.17): «Alle tiltak skal planlegges slik at negative helsevirkninger av elektromagnetiske felt unngås i størst mulig grad. Nye utbyggingsområder for boliger, hytter, campingplasser, institusjoner og permanente arbeidsplasser skal ikke plasseres innenfor sone som har magnetfelt større enn 0,4 mikrotlesa. ... Ved plassering av bolig- og institusjonsbebyggelse i nærhet til høyspenningsanlegg, kreves det dokumentasjon på at stråling ligger innenfor veiledende grenseverdier.»

Etter det FAU kan se så har planarbeidet gjort mye for å bedre trafikksikkerheten i umiddelbar nærhet til skolebygningen. Det gjelder spesielt løsningen rundt de nye P-plassene ved Kristens veg / Kalvmyra og rundkjøring og avsetningslommer langs Kokkvegen. Dette setter vi stor pris på!

FAU ved Vinne skole beklager at forslagsstiller ikke har funnet noen løsning på hvordan en kan ta vare på det som foreldre over lang tid har bygd opp i Trollmorskogen. Det ser ut som at selve gapahuken og bålplassen kan bli stående igjen mellom faresonen til høyspentlinja, ny gang- og sykkelvei og ny busslomme. Som planforslaget påpeker så blir dette en støyuksatt «lomme» og uten leike-innretningene i umiddelbar nærhet så vil vitsen med gapahuken i stor grad forsvinne.

I Vinne er det dessverre en kjensgjerning at «fredelige» gapahuker og liknende tidvis blir samlingspunkt for folk som bruker narkotika i stedet for å grille pølser. Dette skaper utrygghet i lokalmiljøet. FAU er bekymret for at dette kan skje med gapahuken i Trollmorskogen, kanskje særlig i anleggsperioden. Om busslomma blir en ren busslomme, som planforslaget legger opp til, så vil den nye infrastrukturen i Trollmorskogen bli lite brukt etter skoletid. Da kan gapahuken forbli et avskjermet tilholdssted for uønsket aktivitet.

FAU anbefaler at tiltakshaveren flytter hele gapahuken så snart anleggsarbeidet i Trollmorskogen starter. Vest for Aktivitetsparken ligger et skog-område med et amfi som kalles «Teaterplassen». Her må kommunen, skolen og FAU i fellesskap kunne finne et sted hvor gapahuken kan plasseres. Så kan dette bli samlingspunktet for framtidig oppbygging av slike leike-innretninger som Trollmorskogen har i dag.

Av arealet i Trollmorskogen bør en ta alt det som er nødvendig for å bygge en god, trygg og romslig infrastruktur for reisende til og fra skole-området.

Som allerede nevnt er det mye som tyder på at den foreslåtte infrastrukturen i Trollmorskogen vil få lite nytte etter skoletid. Planforslaget legger opp til ensidig busslomme på sørsida av fv. 72. Når denne skal reserveres for buss så kan en gå ut fra at det vil bli innkjøring forbudt for alle andre kjøretøy.

I Verdal fins det nesten ikke busstilbud for lokaltrafikk. Det meste av det som skal foregå i tilknytning til skole-området på ettermiddag- og kveldstid forutsetter at deltakerne får skyss av foreldrene. Likedan vil det alltid være noen elever som av ulike grunner blir kjørt til eller fra skolen. Uten avstigningsmulighet i området til Trollmorskogen vil denne biltrafikken belaste Kokkvegen.

FAU er urolig for hvordan den foreslåtte busslomma vil fungere i praksis. Vi kan ikke se bort fra at enkelte vil velge å trosse innkjøringsforbudet til busslomma. Hvordan blir trafikksikkerheten når privatbiler benytter en infrastruktur som den ikke er konstruert for?

ROS-analysen ser ikke ut til å ha tatt for seg trafikksikkerheten til busslomma. Her står det nemlig at hastigheten «ved avkjøringspunkt vil være lav og mengden trafikk i området vil være begrenset.» Dette er ikke beskrivende for fv. 72, som har stor trafikk og fartsgrense 70 km/t.

Når først Trollmorskogen skal avgis til fordel for vei-utbygging så håper vi det videre planarbeidet ser på om utnyttelsen kan forbedres, både med tanke på trafikksikkerhet og bruksnytte. Kommunen bør dessuten gå i dialog med Statens vegvesen om å få senket fartsgrensen.

Så håper vi også en kan bygge noe som vil avhjelpe privat-transporten til-og-fra skoleområdet. Da tenker vi på avsetningslommer og aller helst også noen P-plasser for privatbiler. Oppe ved skolen/fotballbanen blir det etter skoletid ofte mangel på P-plasser.

Avslutningsvis; FAU ved Vinne skole ser at det er veldig mye bra i planforslaget og vi ser fram til at barna får flytte inn i ny-bygd skole!

Kommentar:

- Behov for tiltak mot strålefare fra høyspentlinja: Uttalelsen tas til orientering.
- Trafikkløsning ved skolebygningen: Uttalelsen tas til orientering. Bestemmelsene er gjort noe mer fleksible mht. plassering av rundkjøring, etter innspill fra Trafikksikkerhetsutvalget.
- Gapahuk og bål plass i Trollmorskogen: Ønsket om at innretningene i Trollmorskogen flyttes tas til orientering, da eventuell flytting av disse til skogen med «Teaterplassen» ikke avklares i reguleringsplanen. Realisering av G/S-veg mellom skolen og busslommen ved Fv. 72 vil endre bruken av Trollmorskogen, som også er utsatt for støy fra fylkesvegen. Planlagt G/S-veg mellom skolen og busslommen ved Fv.72 er ikke ment som hovedtrasé for myke trafikanter til/fra skolen.
- Personbilers eventuelle bruk av busslomme ved Fv. 72: Se uttalelse fra Statens vegvesen, med vår kommentar. For å unngå at personbiler i busslommen medfører uønskede situasjoner kan skolen, ev. i dialog med FAU, informere om bruken, gjerne ved skolestart.
- Trafikksikkerhet ved ny busslomme: Se vår kommentar til Statens vegvesen. ROS-analysen er ikke revidert mht. trafikksikkerhet ifb. busslommen, men planbeskrivelsen er det.
- Fartsgrensen på Fv. 72: Reguleringsplanen tar ikke stilling til dette.
- Noe som kan avhjelpe privat-transporten til/fra skoleområdet: Planen er ikke endret etter høring mht. dette, og FAU virker kjent med foreslåtte tiltak.
- Ev. manglende parkering utenom skoletid: Se samlet vurdering til slutt i saken.

06 Vinne idrettslag, 05.07.2019

«Vinne IL er en aktiv bruker av området som ligger inne til regulering. Sammen med andre lag og organisasjoner er vi med å lage en aktivitet på ettermiddagstid i Vinne. Idrettslaget har stor aktivitet innen fotball, turn og friidrett. Fotballavdelingen hadde i 2018 nesten 200 aktive spillere inkludert seniorlag for herrer. 120 barn og unge deltok i turnaktiviteter. Ca. 90 ungdom og voksne deltok i aktivitet innen friidrett. Ca. 150 barn er med på flere idretter gjennom idrettsskolen. Dette skaper mye aktivitet og dermed også mye trafikk på ettermiddagstid.

Vinne IL synes det er bra at det legges opp til sambruksparkering, men vi stiller oss undrende til konklusjonen i punkt 4.7.1 i planbeskrivelsen der det står:

«Reguleringsplanens krav til antall bil- og sykkelparkeringsplasser har tatt utgangspunkt i skolens behov, dette da parkeringsbehovet for skolen anses å være betydelig større enn for idrettsbanen.» Dette er ikke noe vi kjenner oss igjen i og vi skal forklare hvorfor. På kveldstid kan det foregå mange parallelle aktiviteter. Det kan være korpsøving, full aktivitet i aktivitetsparken, foreldremøte på skolen og 3 parallelle fotballkamper. Dette skaper store behov for parkeringsplasser. En kan gjerne si at folk skal gå og sykle til idrettsarenaen, men det er flere grunner til at dette ikke er gjennomførbart for alle. For det første slås to skoler sammen. Unger som bor i Ness og utenfor boligfeltet i Vinne har ikke mulighet til å sykle til idrettsarenaen da det ikke finnes gang- og sykkelveg langs trafikksikker veg. Det samme gjelder når foreldre skal på møter på skolen på ettermiddagstid. Når det er fotballkamper kommer det bortelag som forventer å finne parkeringsplass i nærheten av banen. Alt dette gjør at det allerede i dag er sprengt parkeringskapasitet på kveldstid.

Det må på plass flere parkeringsplasser. Kanskje må vi se på om skolegården skal kunne være parkeringsplass på kveldstid og at det må bli parkeringsplasser langs Kikkvegen eller i forbindelse med busslomma langs Fv. 72.

Idrettslaget har per i dag et klubbhus som er mye i bruk. Både i forbindelse med interne arrangementer, spillemøter, styremøter osv. Klubbhuset er bygd opp ved hjelp av utallige dugnadstimer og bruk av tippemidler. Siste tilsagn på tippemidler var fra 2017 og gjelder nytt tak og veranda. Vi har bekreftelse på disponering av grunn i 30 år fra 2014. Det er avgjørende for vår del å få på plass en skriftlig avtale på disponering av andre arealer i tilknytning til idrettsanlegget, samt at andre forhold også må skriftliggjøres. En stor utfordring for vår del slik tegningene er nå er lagerplass. Det ser ut til at vi må bygge annet lagerlokale for å kunne opprettholde det lagerarealet vi har i dag.

Gymsalen er en viktig arena for medlemmene i Vinne IL. Her er det turngrupper fra 4/5-årsalderen og opp til treningsgrupper for voksne. Det er veldig bra at det nå blir muligheter til å dele salen i to slik at salen kan benyttes for to grupper. I forbindelse med gymsalen har vi også behov for lagerrom. Idrettslaget eier mye av det utstyret som står i gymsalen og er derfor avhengig av å kunne sette det på lager og kunne låse vekk enkeltutstyr.

Vinne skole og Vinne IL har felles hjertestarter. Det er viktig at denne plasseres slik at den er enkel å få tak i både på dagtid og kveldstid.

Idrettslaget jobber for tida med rehabilitering av gressbanen og ny kunstgressflate. Planen er at denne skal skape ytterligere aktivitet i Vinne.

Vi ser fram til at reguleringsplan for området blir ferdig slik at dvi kan gå vider med dette.»

Kommentar:

Parkering: Se samlet vurdering til slutt i saken. Videre er planen ikke til hinder for at skolens parkeringsplasser kan brukes utenom skoletid, da det tenkes sambruk. Planen foreslår ikke p-plass ved Fv. 72, og vegen er i funksjonsklasse B med streng holdning til nye avkjørsler.

Skolekretsen for denne skolen blir større, og vi har forståelse for at flere kan trenge bilskyss til bl.a. fritidsaktiviteter.



Rød stiplet linje viser skolekretsgrenser, og i Ness og Vinne er det også noe spredt bebyggelse.

Gang- og sykkelveg mellom Lysthaugen og Vinne er på lista over ønskede tiltak i både kommunens trafikksikkerhetsplan og kommunestyrets innspill til fylkesvegplan. Dette ser ikke ut til å være med i inneværende «Planprogram veg 2019-2022», vedtatt i Fylkestinget sak 156/18:

<https://opengov.360online.com/Meetings/trfkprod/Meetings/Details/204421?agendaItemId=202963>

Ved offentlig ettersyn av detaljregulering for Tromsdalen kalkbrudd og massedeponi var det foreslått rekkefølgekrav for realisering av gang- og sykkelveg langs Fv. 72 på strekningen Valstad – Sundbyvegen, samt for alternativ transport, men reguleringsplanen er ikke sluttbehandlet ennå.

Lagerbehov: Behov for avtale om arealdisponering samt dialog om lagerareal/-lokale både ifb. klubbhus og låsbart lagerrom ifb. gymsal m.v. bes rettet til Teknisk drift i kommunen, som har ansvar for kommunale bygninger. Uttalelsen er imidlertid formidlet til arkitekten for skolebygget. Bestemmelse 3.1.2 for idrettsanlegget gir mulighet for

mindre bygg, som f.eks. bod og leskur, på 150 m² BYA (bebygd areal).
Landskapsplanen viser bod på 20 m².

Plassering av hjertestarter avklares ikke i reguleringsplanen. Tas opp med aktuelle parter.

Øvrige forhold tas til orientering.

07 Verdal idrettsråd, 05.07.2019

«1. Verdal Idrettsråd viser til det innsendte høringssvaret fra Vinne IL datert 5.7.19 og gir sin tilslutning til innholdet i klubbens synspunkter.

2. Verdal Idrettsråd vil spesielt framheve behovet for parkeringsplasser og viser til konklusjonen i punkt 4.7.1 i planbeskrivelsen der det står: «Reguleringsplanens krav til antall bil- og sykkelparkeringsplasser har tatt utgangspunkt i skolens behov, dette da parkeringsbehovet for skolen anses å være betydelig større enn for idrettsbanen.» Idrettsrådet mener behovet er vel så stort på kveldstid for idretten med aktivitet i idrettshallen, idrettsanleggene og andre aktiviteter på skolen og i Vinne aktivitetspark der det vil foregå parallelle aktivitet fra kl. 16.00–22.00 hver kveld noe som vil skape behov for parkeringsplasser.»

Kommentar:

- Til punkt 1: Se vår kommentar til Vinne IL.
- Til punkt 2 om behov for flere p-plasser: Se vurdering til slutt i saken.

08 Jon Bakken, 04.07.2019

«Jf. avisa Innherred 18. juni 2019 beboerne i Kokkvegen ber om at Kokkvegen stenges for ferdsel.

Under nevnte samling ble det kjent at avståelse av grunn for fire eiendommer i Kokkvegen ved utvidelse av veien, likevel ikke er aktuelt. To av grunneierne er underrettet skriftlig om dette og jeg ber om at en slik bekreftelse også sendes meg.

Gjennom mange år har jeg vært i kontakt med Verdal kommune om fjerning av fartsdumpen utenfor min eiendom. Grunnen til det er at tunge biler skaper rystelser i mitt hus ved passering og har ført til sprekkdannelser i kjellergulv og panel i stuetaket har truet med å falle ned. Grunnen til dette er etter min mening at det er svikt i massen (blåleir) under fartsdumpen og omkringliggende område. Fra tidligere tider husker jeg at kyrne på Baglan brukte å stå i dette våtområdet for å kjøle seg ned sommers tid. I forbindelse med asfaltering av Kokkvegen i 2017 ble det gjort et forsøk med avrundning av fartsdumpen. Dette ga noe bedring ved passering i moderat fart, men enkelte kjøretøy som har det travelt gir likevel utslag. Derfor synes jeg det er grunn til å be om at fartsdumpen fjernes i alle fall mens anleggsarbeidet pågår.

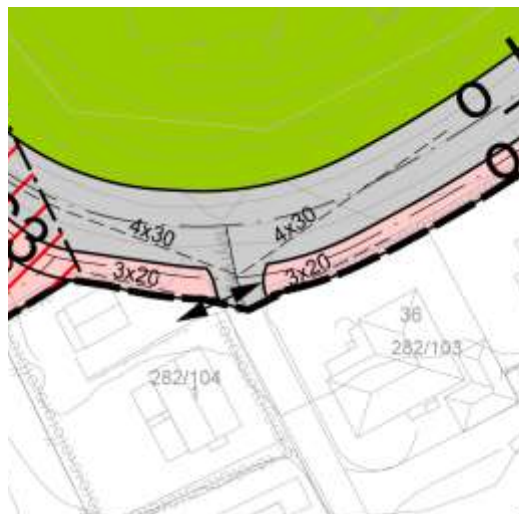
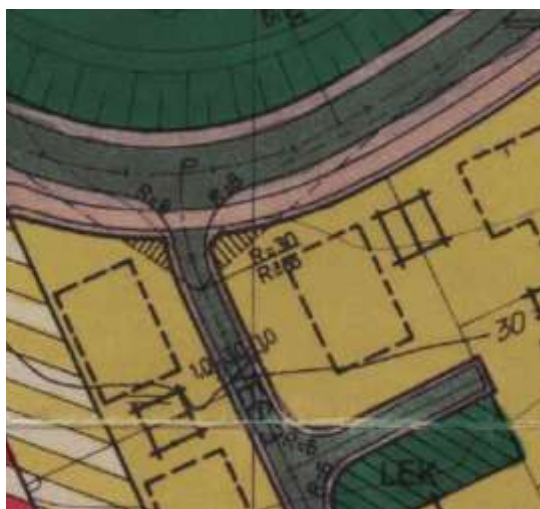
Det bør også foretas en vurdering om andre former for fartsdemping kan gjøres. Ifølge fartsmålingen som ble gjennomført, var høyeste hastighet nesten det dobbelte av hva skiltingen tillater. Nye biler er i dag laget for å tåle slike forhøyninger uten at det går ut over sjåfør og passasjerer. Nedfellbare fartsdumper styrt av radar, utprøves bl.a. i Sverige. Kanskje noe til ettertanke.»

Kommentar:

Ang. ev. avståelse av grunn: Ifølge tabell i planbeskrivelsens punkt 3.3 omfatter planområdet 4,9 m² av eiendommen 282/103 (Kokkvegen 36). Dette skyldes inntegning av frisisone i krysset Kokkvegen x Myrvegen, samt at det er tegnet jevn bredde på gang- og sykkelvegen som også inkluderer eventuelt grøfteareal. Ev. bekreftelse om ikke å berøre eiendommen må i tilfelle gis av tiltakshaver (Verdal kommune ved Teknisk drift), men av hensyn til trafiksikkerhet bør håndheving av fri sikt i krysset være mulig, jf. også følgende oppfordring fra Statens vegvesen:

<https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/drift+og+vedlikehold/vegetasjonsrydding>

Fri sikt i dette krysset gikk også fram av eldre reguleringsplan (planident 1980001), se under.



Eldre reguleringsplan (planident 1980001) og foreslått ny reguleringsplan.

Etter at reguleringsplanen fra 1980 ble opphevet i 2017 gjaldt generell bestemmelse i kommunedelplan Verdal by. Figurene over viser at frisisikten er nedjustert siden forrige reguleringsplan for området.

Fartsdump og anleggsperiode: Uttalelsen er formidlet til Teknisk drift i kommunen. Ev. justering av fartsdump og fartsbegrensende tiltak kan vurderes uavhengig av denne reguleringsplan.

09 Trond Bakkan med flere (19 underskrifter), 10.02.2018

Underskrevet av personer med adresse Kokkvegen, Svingen, Nytrøa og Myrvegen.

«Vi som bor i og langs Kokkvegen synes at det allerede er for mye trafikk gjennom boligfeltet til og fra Vinne skole. Det gjelder både for trafiksikkerhet, støy- og støvplager.

Nå som det er vedtatt å legge ned Ness skole og de elevene blir flyttet til Vinne, blir det uholdbart mye mer trafikk både på dag- og kveldstid. Vi ønsker at adkomstvegen til

skolen blir flyttet. Et alternativ er at den blir lagt til der den var planlagt når skolen ble bygd, det vil si opp fra busslomma på riksveg 72 (Jamtlandsvegen) nord for skolen. Dette bør skje før en eventuell anleggsperiode og utbygging av skolen. Håper på velvillig behandling av saken.»

Kommentar:

Uttalelsen er gitt før planprosessen ble satt i gang, og lignende innspill med ønske om ny adkomstveg fra Bakkan/Aasgaard 21.02.2019 er vurdert i planbeskrivelse og sakspapir ved første gangs behandling av planforslaget. Trafikkmengde, støy, støv og trafikksikkerhet er omtalt i både planbeskrivelse, støynotat og saksutredning. Se også vår kommentar til høringsuttalelse 10 C punkt 4, hvor supplerende vurdering fra støykonsulent Multiconsult er gjengitt. Ev. ny kjøreadkomst til skolen m.m. er vurdert til slutt i saken.

Tidsplan for gjennomføring av planen er omtalt i planbeskrivelsens punkt 4.20, og i bestemmelse 2.10.3 er det krav om plan for gjennomføring av anleggsperioden, herunder riggplan og sikring av myke trafikanter. Bestemmelsen er supplert med krav om å redegjøre for anleggsveg og tidsperiode.

10 A Stig Roger Aasgaard, 12.12.2018

«Emne: Nei til Kokkvegen som adkomstveg til Vinne skole.

Hei. Jeg vil referere til e-poster og underskriftsbrev fra beboere langs Kokkvegen, om Nei til Kokkvegen som adkomstveg til skolen, fra Trond Bakkan, nå føler jeg at jeg også må henge meg på dette, og prøve å få noe forgang og en løsning på dette med ny adkomstveg til Vinne skole, jeg er selv en av oss som bor langs Kokkvegen, og som har små barn som bruker gangstien, og må passere over Kokkvegen i nedre ende ved første fartshinder. For å gå og komme seg til skolen, pluss at de har en nesten hovedfartsåre som nærmeste nabo til der mine og mange andres barn leker, og passerer gjør de med livet som innsats, med den trafikken og den høye farten som er langs Kokkvegen, både fra og til skole/SFO, ved avlevering om morgenen, og henting på ettermiddagen, og dette fortsetter også etter skoletid, da det er div. treninger, tilstelninger, møter, osv. som foregår på skolen, jeg sitter her hjemme og hører på trafikken som går i skytteltrafikk like utenfor husveggen her, skulle nesten tro at noen bruker denne strekningen som fartsetappe når de skal både levere og hente sine barn på skolen, litt tidligere i senhøsten her tok jeg bare en liten telling av bilpasseringer her ved Kokkvegen 1, og det første fartshindre, tellingen ble gjort mellom 16:00 og 17:00. Altså en time, da var det 47 passeringer forbi Kokkvegen 1. Det vil si at det er 1 min og 27 sek. mellom hver passering, dette var etter skoletid, men det var i SFO sin åpningstid. På morgen og ettermiddag, ved skolestart og -slutt, er trafikken garantert tredoblet forbi her, og jeg tenker med gru til vi får nye elever fra Ness skole hit på Vinne skole, som sikkert mange kommer til å bli kjørt og hentet av sine foresatte, både på skole, treninger og andre aktiviteter når Ness skole blir nedlagt, og sånn vil vi ikke ha det, og sånn kan vi ikke ha det i Kokkvegen, det er også ett stort problem med alt for høy hastighet langs Kokkvegen, skilt med 30 km/t og barn-leker-skilt nede i starten av Kokkvegen, blir overhode ikke overholdt og respektert av mange som bruker Kokkvegen, for å avlevere og hente sine barn på skolen, jeg sitter med hjertet langt opp i halsen mange ganger, når jeg ser og hører de som drar på opp bakken her, for å komme forrest mulig opp bakken, for så å gjøre ett hopp oppe på bakketoppen og fartsdemperen, der det er

fotgjengerovergang, der som mine barn må gå over vegen for å komme seg til skolen, for så å sette opp ny høy fart til neste hinder, litt lengre borte i vegen, for så å kjøre og slippe av sine barn på skolen, for så å sette kursen i retur, med samme fart, sånn vil jeg ikke ha det utenfor huset mitt, så noe må og bør gjøres med adkomstvegen til Vinne skole, det er ikke bare trafikken som er ett problem her i Kokkvegen, det er både støy og støvplager, (store støvplager på vår- og sommerstid) som forplanter seg innomhus, noe som gjør det veldig støvete inne hos oss langs Kokkvegen, og dette vil bare bli værre med enda mere trafikk langs Kokkvegen, dette vil vi ikke ha noe av, så du/dere må få til å etablere en ny permanent tilkomstveg til Vinne skole, ved både utbygging og oppstart av ny skole, og som sagt jeg/vi langs Kokkvegen ØNSKER IKKE KOKKVEGEN SOM ANKOMSTVEG TIL VINNE SKOLE.»

Kommentar:

Uttalelsen er fra noen uker før varsel om planoppstart, og lignende innspill med ønske om ny adkomstveg fra Bakkan/Aasgaard 21.02.2019 er vurdert i planbeskrivelse og sakspapir ved første gangs behandling av planforslaget. Trafikkmengde, støy, støv og trafiksikkerhet er omtalt i både planbeskrivelse, støynotat og saksutredning. Dagens og framtidig trafiksituasjonen i Kokkvegen, inkl. ev. ny adkomstveg til skolen er vurdert til slutt i saken.

Det er foretatt nye trafikktegninger/fartsmålinger i Kokkvegen i juni 2019.

10 B Stig Roger Aasgaard, 12.02.2019

«Emne: Nei til Kokkvegen som adkomstveg til Vinne skole.

Hei, refererer til tidligere sendte e-post 12.12.2018 kl. 09:15 angående Nei til Kokkvegen som adkomstveg til Vinne skole.

Jeg/vi savner ett svar på sendte e-poster/henvendelser til deg fra meg/oss. Jeg trodde det var normalt og høflig å svare opp på henvendelser som angår trygghet for oss og barna som bor og ferdes langs Kokkvegen, med den trafikken som er til og fra skolen, som det er i dag er det ikke akseptabelt at Kokkvegen skal være adkomstveg til skolen, dette er på grunn av stor trafikk med forholdsvis meget høy hastighet fra og til skolen, både på morgen og ettermiddag, dette er også et problem etter skoletid, da det er masse som foregår på skolen. Etter at snøen kom nå i vinter og det skal ha blitt brøytet på både veg og gangsti langs Kokkvegen, så er det med hjerte i halsen jeg sender mine barn langs Kokkvegen, til og fra skolen, det er så dårlig brøytet på gangstien at det nesten ikke går og gå langs gangstien, noe som har ført til at både voksne og barna har valgt å bruke vegen for å komme frem, noe som er uheldig med den store trafikken og den høye hastigheten som er langs Kokkvegen. Vi har mange ganger valgt å følge barna våre til skolen på grunn av dårlig brøyting på gangstien, som det er i dag så er det ikke i det hele tatt brøytet langs Kokkvegen, noe som medfølger at gående velger å ferdes i vegtraseen. I dagtidlig hadde også en hendelse i nedre del av Kokkvegen som er uheldig, da var det at skolebuss på tur til skole møtte en personbil på tur fra skolen, bussen møtte bilen nede i svingen i bakken før første fartsdemper, bil hadde for stor fart og var redd for å holde ut for buss pluss at bilen hadde det veldig travelt for å komme frem, noe som resulterte i at bussen måtte stoppe helt opp i svingen, noe som resulterte i at bussen ikke klarte å ta løst igjen, og måtte begynne å rygge ned bakken, for å ta ny fart, for å komme opp, noe som ikke er akkurat heldig, jeg har ikke tall på hvor mange ganger jeg har brøytet og strødd gangstien utenfor Kokkvegen 1. Nå hittil i vinter, jeg vurderer økonomisk kompensasjon for dette. Sånn kan vi ikke ha det her med både brøyting og

strøing, og den store trafikken som er langs Kokkvegen, og enda mere trafikk langs Kokkvegen kommer det til og bli når det blir anleggstrafikk i forbindelse med utbygging av ny skole, noe som er uaktuelt, for oss som bor langs Kokkvegen, dette er med tanke på sikkerhet, støy og støv, sikkerhet er første prioritet her med tanke på den trafikken som er, og kommer til og bli langs Kokkvegen, hvis ikke ny adkomstveg blir ordnet, noe det må bli.

Støy og støv får vi også mere av hvis ikke ny adkomstveg blir ordnet, jeg lurte på om kommunen kommer til å støyisolere huset mitt og de andre husene langs Kokkvegen, samt inn med friskluftsanlegg på grunn av støv/dårlig luft, da trafikken blir større, så noe må skje med tanke på ny adkomstveg til Vinne skole. Sann som det er pr i dag, så er det uaktuelt med Kokkvegen som adkomstveg til Vinne skole. Jeg har vært i kontakt med skolen angående høy hastighet langs Kokkvegen, og det ble sendt ut en e-post til alle foresatte med barn ved Vinne skole, noe som ikke resulterte i noe forbedring opp imot høy hastighet langs Kokkvegen.

Så ny adkomstveg til Vinne skole må på plass før/ved oppstart av ny skole.»

Kommentar:

Teknisk drift svarte slik samme dag:

«Hei, har fått flere henvendelser også fra andre på dette. Mener jeg har svart på disse. I forbindelse med planlagt skoleutbygging holder kommunen nå på med utarbeidelse av reguleringsplan for området. Denne vil etter hvert bli lagt ut på høring. Det er viktig at dere kommer med en uttalelse på reguleringsplanen når dette skjer. Det er her innspill som du nå kommer med vil bli vurdert. Reguleringsplanen vil med stor sannsynlighet komme til sluttbehandling i Verdal kommunestyre rundt sommerferien.»

Brøyting/strøing: Driftsmessige forhold bør kunne løses. Dette er ikke relevant for utarbeidelse av reguleringsplanen.

Planoppstart ble varslet 26.01.2019, så uttalelsen kunne vært et innspill til planprosessen. Lignende innspill med ønske om ny adkomstveg fra Bakkan/Aasgaard 21.02.2019 er vurdert i planbeskrivelse og sakspapir ved første gangs behandling av planforslaget. Trafikkmengde, støy, støv og trafikksikkerhet er omtalt i både planbeskrivelse, støynotat og saksutredning. Dagens og framtidig trafikksituasjonen i Kokkvegen, inkl. ev. ny adkomstveg til skolen er vurdert til slutt i saken. Vedlagte støyutredning konkluderer ikke med behov for avbøtende tiltak i Kokkvegen.

10 C Stig Roger Aasgaard, 10.05.2019

«Det vises til plansaken som skal behandles første gang i KPS 14.05.2019, sak 34/19. ... Og vil med dette kommentere noen punkter:

1 Trafikkmengde inkl. framskriving er utført i vedlagt støyrapport kap. 4. Kommunen har besørget trafikktegninger i Kokkvegen, ved krysset med Nytrøa i en periode på 10 dager i siste halvdel av mars 2019. Trafikk til sommeridrett (f.eks. fotball på gressbane er beregnet):

- *Det er ikke i siste halvdel av mars mnd. det må foretas en trafikktegning, en trafikktegning må foretas nå på våren og utover mot skoleslutt, da det er aktiviteter som foregår på skole/idrettsanlegg, og det må ikke bare tas en beregning til f.eks. fotball på gressbane, det er også saker som foregår på både kunstgressbane,*

ballbinge og gressbane samtidig, senest nå tirsdag 07.05.2019 var det aktiviteter på både gressbane, kunstgressbane og ballbinge samtidig, da sto det sikkert nærmere 100 biler borte ved skole og langs Kokkvegen. Dette må også inn i en fysisk telling, samtidig som all annen trafikk telles langs Kokkvegen, og ikke bare en beregning.

2 Ulykkessituasjon:

Det ser ikke ut til å ha skjedd alvorlige ulykker de siste ti årene som kan knyttes til skoletrafikken:

- Det kan sikkert hende at det ikke har skjedd noen alvorlige ulykker de ti siste årene som kan knyttes til skoletrafikken, men jeg har selv vært vitne til flere nesten-ulykker i østre (nedre del av Kokkvegen). Bare nå i vinter har det vært flere nesten-ulykker mellom privat biler (fedre som har levert barna på skolen) og skolebuss involvert.*
- Fedre som leverer/henter barn ved skolen/sfo, med alt for høy hastighet langs Kokkvegen (respekterer ikke fartsgrense/fartsdempere langs Kokkvegen. Dårlig/ubrøytet gangstier, dette har resultert i at både skolebarn og voksne som benytter gangstien, må gå ute i vegbanen langs Kokkvegen.*
- Dette løses med en ny og permanent adkomstveg til Nye Vinne og Ness skole.*

3 Trafikksikkerhet dagens situasjon:

Det påpekes utfordringer med utfyllende/undefinert trafikkareal i Kokkvegen øst for skolebygningen samt i vest ved nordenden av Kristens veg:

- Dagens trafikksikkerhet langs Kokkvegen er meget dårlig, pga. at det er meget, meget stor trafikk, med til dels høy hastighet, fra og til skoleområdet, fartsdempere som ikke respekteres, fotgjengeroverganger som ikke respekteres.*
- Dette løses med en ny og permanent adkomstveg til Nye Vinne og Ness skole.*

4 Støy:

Planområdet berøres av vegstøy fra fylkesvegen og uteområdet i skogen mot FV. 72, ligger over grenseverdien for støy ved utendørs lekeområdet for både dagens situasjon (2019) og fremtidig situasjon (2039) det samme gjelder natur lekeplass mot nordvest, deler av fasade mot nord og øst vil ligge i gul sone for fremtidig situasjon (2039):

- Vi kan vel si at vi i og langs Kokkvegen kommer under samme kategori i forbindelse med støy, eller er vi ikke det?
Vil dere ikke høre og tro på oss når vi kommer med uttalelser.
Vi vil få betydelig mer støy og støvplager ved at Kokkvegen fortsatt vil bli brukt som adkomstveg til og fra skole, isteden for en ny adkomstveg.*
- Dette løses med en ny og permanent adkomstveg til nye Vinne og Ness skole.*

5 Temaplan trafikksikkerhet 2017-2020:

Trafikksikkerhetsplanen tar bl.a. opp rollen som eier og ansvarlig for skoler, sikkerhet i skoletransport, ansvar gjennom arealplanlegging, mål om sterk økning i tilrettelegging for myke trafikanter, og sikre alle en trygg og trafikksikker adkomst til skole m.m. sikre plasser for foreldrekjøring osv.:

- Opp imot det som kommunen legger opp til med bredere veg og mer trafikk og mindre plass til gangsti langs Kokkvegen, så vil trafikksikkerheten blant myke trafikanter langs Kokkvegen bli betydeligere dårligere, noe som er meget uheldig.*
- Hvor er trafikksikkerheten for oss som bor og har Kokkvegen som nærmeste nabo opp imot dette.*

Vi blir ikke hørt i våre uttalelser og synspunkter i forbindelse med utbygging og økt trafikk langs Kokkvegen.

- *Dette løses med en ny og permanent adkomstveg til nye Vinne og Ness skole.*

6 Det legges opp til at kjørebredden langs Kokkvegen vil være 5m + skulder i sørøst og at den strammes noe inn ved skoleområdet, til 4,5 m og skulder/smål skulder:

- *Hvordan skal dere få dette til langs Kokkvegen? Det vil iallfall si at trafikksikkerheten til myke trafikanter ikke vil bli ivaretatt, da dagens gangsti vil ev. bli betydeligere mindre/komme helt inn i vege, noe som ikke er heldig i forbindelse av trafikksikkerheten til myke trafikanter langs Kokkvegen.*
- *jeg vil også tro dere får en utfordring i nedre del av Kokkvegen, i svingene der Kokkvegen begynner, pga. de krappe svingene.*
- *Dette løses med en ny og permanent adkomstveg til nye Vinne og Ness skole.*

7 Støy og luftkvalitet:

Planområdet berøres av støy fra fylkesvegen:

- *Vil ikke dette også medføre mer støy og støvplager for oss langs Kokkvegen, med mer trafikk langs Kokkvegen, hvis ikke ny veg etableres til og fra skolen, eller er vi ikke verd og ha en støy og støvfri og trafikksikker sone.*
Som tidligere nevnt så er vi langs Kokkvegen plaget med både støy og støvplager fra all trafikk langs Kokkvegen, dette vil ikke bli noe bedre ved att eksisterende veg vil bli utvidet og brukt som adkomstveg til og fra skolens område, i forbindelse med div. arrangement ved skole og idrettsanlegg, istedenfor og etablere en ny adkomstveg til skole/idrettsanlegg.
- *Hvis det ikke vil bli etablert ny adkomstveg til skole/idrettsanlegg, så skal Verdal kommune få både støy isolere og sette inn friskluftanlegg i min bolig, på Verdal kommunes regning, pga. økende støy og støvplager ved økende trafikk langs Kokkvegen, ved sammenslåing av nye Vinne og Ness skole, hvis ikke ny adkomstveg vil bli etablert.*
- *Dette løses med en ny adkomstveg til nye Vinne og Ness skole.»*

Kommentar:

Ønsket om ny kjøreadkomst til skolen er vurdert til slutt i saken.

Til punkt 1 (Trafikkmengder til skole/idrettsanlegg):

Det er gjennomført en ny trafikktelling i juni 2019, men det skal også tas hensyn til framtidig/planlagt situasjon, se vurdering til slutt i saken.

Framtidig trafikkprognose går fram av vedlagte støyutredning og planbeskrivelse.

Til punkt 2 (Ulykkessituasjon): Informasjonen tas til orientering. Brøyting av kommunal G/S-veg kan tas opp med Teknisk drift i kommunen, uavhengig av reguleringsplanen.

Til punkt 3 (Trafikksikkerhet dagens situasjon): Dette er vurdert i bl.a. planbeskrivelsen.

Vi har forståelse for at trafikken kan oppleves som stor til visse tider. Beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 343 kjøretøyer per døgn antas å øke til 592 i år 2039. Gode trafikkklønsninger i skolens nærområder er viktig, og Kokkvegen har parallell gang- og sykkelveg samt trafikkreduserende tiltak. Ev. brudd på fartsgrense kan løses med

holdningsendring, ikke nødvendigvis ny adkomstveg. Situasjonen i Kokkvegen er vurdert til slutt i saken.

Til punkt 4 (Støy):

I vedlagte støynotat er det gjort en vurdering av trafikkvolum, og støysoner er beregnet også for Kokkvegen, og det er konkludert med at: «*Det antas at det ikke vil være noen markant økning i støy for naboer ift. tidligere situasjon.*» Konklusjonen synes å være relatert til støy forbundet med uteopphold, da oppgaven også synes å ha vært å utrede støy fra vegtrafikk ved planlagt lekeområde for skole, men støy langs Kokkvegen inngår altså i utredningen.

Multiconsult, 09.10.2019 - supplerende vurdering ang. støy:

«Det er i støyrapporten beregnet støysonekart for dagens situasjon (2019) og en fremtidig situasjon (2039).

For boliger langs FV72 er endringen i trafikk tall fra 2019 til 2039 i hovedsak framskrivning av dagens trafikk på FV72, samt noe økt drift for kalkbrudd (Verdalskalk). Økt trafikk i forbindelse med nye Vinne og Ness skole utgjør kun en liten andel av total trafikk på FV72, og bidrar i liten grad til endret støysituasjon for boliger langs FV72 for framtidig situasjon.

For Kokkvegen er økt trafikk i forbindelse med nye Vinne og Ness skole anslått til å bli en del høyere enn i dag. Endringen i beregnet støy nivå, L_{den} , for boliger nær Kokkvegen er i størrelsesorden 1-2 dB. For noen boliger på vestsiden av Kokkvegen havner litt av eiendommen i gul sone, men også for disse eiendommene er endringen i størrelsesorden 1-2 dB. For mer informasjon ang. trafikk tall henvises til kapittel 4.3 og 5.1 i støyrapport 10207262-02-RIA-NOT-001.

I veilederen til T-1442 (M128) står følgende ift. «Utvidelse og/eller endringer av eksisterende virksomhet»:

«Det kan være vanskelig å avgjøre om en konkret endring av en kilde er stor nok til at støyretningslinjene kommer til anvendelse for tiltaket. Som hovedregel skal retningslinjen legges til grunn for gjennomføring av avbøtende tiltak i alle prosjekter der det kreves ny plan etter Pbl, eller der eksisterende plan må endres. Det anbefales også generelt at retningslinjen legges til grunn ved alle endringer av virksomhet hvor støy nivået endres merkbart ($> 3\text{dB}$) ved støyfølsom bebyggelse og nivået samtidig overskrider retningslinjens anbefalte grenser.»

Veilederen sier videre at:

«Retningslinjens anbefalinger bør derfor legges til grunn for alle vesentlige endringer eller utvidelser av støyende virksomhet, som øker støy nivåene merkbart ($>3\text{dB}$) for eksisterende bygning med støyfølsomt bruksformål.» ... «Likeledes bør støyforholdene vurderes ved utvidelse/utbedring som ikke gir merkbare støyøkning, men der de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse.»

Endringen i støy nivå er $< 3\text{dB}$, og det er derfor ikke gjort noen ytterligere vurderinger ift. støy for boliger ved Kokkvegen.

Busslomme ved FV72 er planlagt brukt for busser som transporterer skolebarn til/fra skolen. Det er opplyst at det vil være 1-2 busser for elever fra Ness skole, samt to busser for elever til dagens Vinne skole. Totalt blir dette 3-4 busser. Antar det vil være både til og fra skolen, så da blir det totalt 6-8 busser per dag. ÅDT på FV 72 for 2039 er 4180, med tungtrafikkandel på 22%. I det store bildet vil antallet busser med skolebarn være veldig lite, og det vil ikke påvirke støynivå L_{den} som er beregnet i støyrapporten.»

Multiconsult har også sjekket støynivå på fasade for Kokkvegen 1 og 3, og opplyst følgende:

«Ingen av disse boligene ligger i gul sone med dagens trafikk. For fremtidig situasjon havner deler av fasade for Kokkvegen 3 i gul sone (mot NordNordØst). På støysonekart kan det se ut som at fasade mot Kokkvegen ligger i gul sone, men når man regner støy på fasade skal man ikke se på refleksjoner fra egen fasade, og støynivået på fasaden er derfor noe lavere enn det kan se ut som på støysonekartet. Den delen av eiendommene som ligger i gul sone ser ikke ut til å være den delen som brukes som uteoppholdsareal for eiendommene.»

I planbeskrivelsens punkt 5.7.1 framgår bl.a. følgende:

«Støyberegningene for framtidig situasjon 2039 tilsier at trafikkøkning langs Kokkvegen ikke vil medføre noen markant økning i støy for naboer ift. tidligere situasjon. Vår samlede vurdering er at trafikkøkningen langs Kokkvegen ikke vil få vesentlige eller urimelige konsekvenser for naboene i Kokkvegen. Det vises for øvrig til at på 1990-tallet skal elevtallet ved Vinne skole ha vært tilnærmet full to-parallell skole. Det er derfor grunn til å anta at trafikkmengden den gang, var høyere enn den er i dag.»

Det er forøvrig forskjell på eksisterende og nye tiltak, og for støy langs eksisterende fylkesveg er forurensningsforskriften mer relevant, og her er litt info om dette:

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/stoy/Tiltak>

Noen av støysonekartene viser framtidig situasjon med uttak/transport av 4 mill. tonn kalk per år, men det synes ikke aktuelt lenger, da rekkefølgekravet ift. alternativ transport er nedjustert til 3,0 mill. tonn underveis i planprosessen for Tromsdalen kalkbrudd og deponi, men planen er ikke sluttbehandlet ennå. Økt trafikk i forbindelse med foreslått skoleutvidelse bidrar i liten grad til endret støysituasjon for boliger langs fv. 72 for framtidig situasjon.

Til punkt 5 (Forholdet til kommunens trafiksikkerhetsplan):

Situasjonen skal ikke bli værre for myke trafikanter, heller ikke i Kokkvegen, men reguleringsplanen viser ikke detaljutforming av trafikkarealene. Se vår kommentar til punkt 6.

Til punkt 6 (Bredde på kjørebane og gang-/sykkelveg):

I Kokkvegen viser plankartet formålene kjøreveg og gang- og sykkelveg med hhv. ca. 9 og 4 meter bredde, tilsammen ca. 13 meter, men vegskulder, grøntrabatt og grøft inngår i formålene, så endelig detaljutforming avklares ikke i reguleringsplanen. Med disse breddene bør det være mulig å få til omtalte kjørebanebredde (5 m + skulder, smalere ved skoleområdet), samtidig med at det sikres tilstrekkelig bredde for gående/syklende. I

illustrasjonen nedenfor er plandata lagt sammen med flyfoto og basiskart. Nedre del av Kokkvegen inngår ikke i reguleringsplanen.



Plandata (sorte linjer) lagt sammen med flyfoto og basiskart. Eiendomsgrenser med røde linjer.

I planident 1980001 (opphevet i 2017) var det til sammenligning regulert 13,5 meter bredt trafikkområde i Kokkvegen fordelt på 2,0 m grøft, 6,0 m kjørebane, 2,0 m grøft/grøntrabatt, 2,5 m G/S-veg og 1,0 m grøft. Siden 80-tallet har det følgelig vært planavklart lignende bredde til trafikformål. Planlagte bredder bør følgelig være realiserbare.

Til punkt 7 (Støy og støv/luftkvalitet):

Kokkvegen foreslås beholdt som adkomstveg til skolen, og konsekvenser er vurdert.

Støy: Se vår kommentar under punkt 4.

Støv fra trafikkert veg er det mulig å gjøre noe med driftsmessig, og Kokkvegen har fast dekke og skiltet lav hastighet som bidrar til å begrense ulempene. Utover dette synes luftkvalitet lite relevant å vurdere for en så lite trafikkert veg, da støysituasjonen også i liten grad endres som følge av foreslått skoleutvidelse. Det foreligger imidlertid en «Retningslinje for behandling av lokal luftkvalitet i arealplanlegging» (T-1520), som bl.a. sier følgende:

«Luftforurensningen bør kartfestes i en gul og en rød sone. Det vil i hovedsakelig være aktuelt i kommuner med byområder hvor største trafikkmengde er over 8.000 årsdøgntrafikk (ÅDT) eller hvor det er større punktutslipp. Luftforurensning i form av svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO2) skal vurderes både i plansammenheng og når kart som viser luftforurensningen, i denne retningslinjen omtalt som luftsonekart, skal utarbeides.»

Både Kokkvegen og Fv. 72 Jamtlandsvegen har ÅDT godt under 8000.

10 D Stig Roger Aasgaard og medbeboere langs Kokkvegen, 04.06.2019
«Emne: Nei til Kokkvegen som adkomstveg til Vinne skole

Mandag 20.05.2019

Mandag har det vært sammenhengende trafikk fra og til Vinne skole og idrettsanlegg, både på kunstgressbane og gressbane, fra kl. 16:30-20:00 med både treninger og fotballkamper i tillegg har det vært mellom 30-60 biler parkert, med tur og retur borte ved skole/idrettsanlegg.

Pluss den daglige trafikken som er langs Kokkvegen.

Tirsdag 21.05.2019.

Tirsdag har det vært sammenhengende trafikk til og fra Vinne Skole og idrettsanlegg, både på kunstgressbane og gressbane, fra kl. 17:30-21:30 med både treninger og fotballkamper, i tillegg har det vært mellom 40-60 biler parkert, med tur og retur borte ved skole/idrettsanlegg.

Pluss den daglige trafikken som er langs Kokkvegen.

Mandag 03.06.2019.

Kl. 15:05 hadde vi ett nestenuhell, med en nesten påkjørsel av ett barn i Kokkvegen, bilist så ikke barnet, som resulterte i nestenulykke, barnet var overvåken og så hva som holdt på og skje og fikk hoppet av veien, fører ble oppmerksom på barnet etter att barnet nesten ble påkjørt, fører stoppet og beklaget hendelsen, og sa at hun ikke så barnet langs veien, på grunn av at hun ikke fulgte med nok frem over foran bilen, dette er overhode ingen beklagelse for ein slik situasjon, ved en nesten ulykke. dette er også ett resultat av for høy hastighet og ukonsentrert fører/førere som har det alt for travelt når de kjører langs Kokkvegen for å levere/hente barn borte ved skolen/idrettsanlegg.

Mandag 03.06.2019.

Mandag har det vært sammenhengende trafikk fra og til Vinne Skole og idrettsanlegg, både på kunstgressbane og gressbane, fra Kl 17:00-20:00 med både treninger og fotballkamper, i tillegg har det vært mellom 30-60 biler parkert, med tur og retur borte ved skole/idrettsanlegg. Pluss den daglige trafikken som er langs Kokkvegen.

Dette er noe som gjentar seg hver uke, det er ikke bare mandag og tirsdag, dette gjelder hver uke, kveld, fra mandag-søndag, og dette vil bare fortsette ut sommeren/høsten, så lenge treninger og kamper vil foregå på kunstgressbane og gressbane, pluss div. andre aktiviteter borte på skole/idrettsanlegg område.

Jeg stiller meg ett meget stort spørsmål opp imot deres tellinger og deres BEREGNINGER på trafikken langs Kokkvegen, fra og til Vinne Skole og idrettsanlegg, dere må ikke ta og ta ein telling på vinteren, da det er minst aktivitet/trafikk fra og til Vinne skole og idrettsanlegg, men det er vel det dere vil for og legge frem ein rapport på trafikkmengde, da det egentlig er minst trafikk og aktiviteter ved Vinne skole og idrettsanlegg, for å få ett positivt tall på liten trafikk langs Kokkvegen, og vise til i deres rapport som skal fremlegges, jeg/vi langs Kokkvegen føler oss meget latterliggjort, og vi føler og har den formeningen at dere i Verdal kommune og Plan og samfunns komiteen, bare ignorerer oss og ikke bryr dere om oss som bor langs Kokkvegen og har dette inne på oss hver dag, nå må dere begynne og få opp ørene og øynene og begynne og forstå og

høre på oss som har dette som hendelser og hverdag hele året, det er helt uaktuelt å få både mere trafikk, å få trafikken enda nærmere min og våre eiendommer, større skole, medfører mere problemer for oss langs Kokkvegen mere trafikk, mere støy og støv og høy hastighet, for ikke å snakke om mindre trafikksikkerhet for både myke trafikanter som må ferdes langs Kokkvegen, fra og til Vinne Skole, og oss som bor langs Kokkvegen. Må også tilføye at det ferdes busser til og fra skolen/idrettsanlegg langs Kokkvegen etter endt skoletid. Nå må dere begynne å tenke og ikke bare dure frem som dere selv vil, som noe dere bare gjør i denne sak, dere må begynne å høre på oss medborgere og beboere langs Kokkvegen, vi i Kokkvegen vurderer å gå til både media og fylkeskommune med dette, hvis ikke forståelse for denne sak/situasjon/frustrasjon. Må også tilføye, at jeg stiller meg veldig spørrende opp imot deres utsagn om bolyst i boligfelt og Verdal kommune, som dere legger frem og reklamerer for, når dere overhodet ikke har interesse for å høre på oss og imøtekomme oss som bor i Verdal kommune. Nå skal byggestart snart komme igang, og da er det etter mitt syn og mine medbeboere ikke noe som tilsier at det skal være noe stort hinder/problem å få til ein ny adkomstveg til nye Vinne og Ness Skole, som er både kortere og mer trafikksikker, enn den vegen som er pr i dag, dere innrømmer jo i skriv ifra Link Arkitektur at dere har ein utfordring med Kokkvegen som adkomstveg til Vinne Skole, så da skjønner jeg ikke logikken og tankegangen deres oppimot dette, det må da være mye enklere og bedre og få anlagt en ny adkomstveg til nye Vinne og Ness Skole, for å løse disse utfordringene/problemer, nå som byggeprosess skal starte, hvordan har dere tenkt og løse anleggstrafikken fra og til Vinne Skole, skal den foregå langs Kokkvegen? Noe jeg tror den kommer til å gjøre, hvor er trafikksikkerhetsutvalget i Verdal kommune, opp imot dette? Vi som beboere og nabo til Kokkvegen skal tross alt bo i våre hus langs Kokkvegen i byggeprosessen også, og vi har tross alt barn som skal ferdes langs Kokkvegen i denne periode også, barn som kommer for og besøke medelever/venner, mine barn som skal besøke medelever/venner som også bor i Vinne boligfelt, jeg/vi kan ikke hindre og holde våre barn hjemme og hindre dem i og få besøke/få besøk av medelever på grunn av att det skal bygges ny skole, dette er noe som gjør det farligere for barn/myke trafikanter og ferdes langs Kokkvegen. Oppfordrer dere til og få opp øyne og ører og tenke på det som dere ikke vil høre på utsagnet opp imot denne sak, fra oss langs Kokkvegen det handler om BOLYST, TRAFIKKSIKKERHET, STØY OG STØVPLAGER. SÅ NEI TIL KOKKVEGEN SOM ADKOMSTVEG TIL NYE VINNE OG NESS SKOLE.»

Kommentar:

- Ev. ny kjøreadkomst til skolen: Se samlet vurdering til slutt i saken.
- Planen avklarer ikke hvor anleggstrafikken skal gå, men det er gitt bestemmelse om anleggsperioden.
- Trafikksikkerhetsutvalget har uttalt seg, se uttalelse nr. 11. Utvalget ble i samme møte, under sak nr. 2, også informert om at gjennomførte trafikkmålinger/hastighetsmålinger i Kokkvegen juni 2019 viser at hastigheten i det store er innenfor fartsgrensen.
- Opplysninger om trafikk tas til orientering. Den 3. juni var det også en trafikk telling i Kokkvegen som viste mest inngående trafikk i timen fram mot klokka 16:00 (28 counts) og i timen fram mot klokka 17:00 (15 counts), men måleren ble satt opp kl. 09:17:00. Utgående trafikk samme dag har flest registreringer i timen fram mot kl. 15 (34 counts) og i timen fram mot klokka 19 (33 counts). Se graf til slutt i saken.

11 Trafikksikkerhetsutvalget, referat fra møte 25. juni 2019, sak nr. 4
*«TSU foreslår at rundkjøring i enden av Kokkvegen mot skolen trekkes lenger unna skolen, og utformes med av/påstigning i ytterkant. Slik unngår en bilkjøring inn på skoleområdet.
Ellers bør også deler av Prix-tomta vurderes for å brukes til formål av/påstigning for skoleelever som kjøres til og fra skolen med privatbiler.»*

Kommentar:

Det vises til vedlagte landskapsplan, som viser drop-off sone med 4 bilplasser, noe sør for planlagt rundkjøring. Elevinnganger er på motsatt side av hovedinngang, og gangadkomsten dit er sør for skolebygningen. Dersom rundkjøring og av-/påstigning trekkes for langt sørover kan en risikere at folk i stedet kjører til parkeringsplassen for å hente/bringe. Regulerings-bestemmelse 3.2.2 er imidlertid gjort noe mer fleksibel mht. plassering av aktuell rundkjøring.

COOP Prix-tomta ligger utenfor planområdet. Reguleringsplanen for Nye Vinne og Ness skole er ikke til hinder for at skolebusser og andre kan bruke busslomma i Baglanvegen ved Prix-tomta for bringing/henting av elever. Kommunen har nylig kjøpt denne butikktomta, som er avsatt til nåværende forretningsformål i gjeldende kommunedelplan. Fram i tid gir dette muligheter for å revurdere arealbruken her sett i sammenheng med arealbruken i nærområdet (skole, barnehage, idrettsanlegg). Det er bl.a. mulig å vurdere løsninger som kan bidra til trafikkavlastning i boligområdet. I framtid representerer altså kommunens kjøp en mulighet for trafikkavlastning, men dette blir egne vurderinger i prosesser fram i tid.

I planbeskrivelsen er det også argumentert for at: *«Planlagt busslomme ved Fv. 72, fortsatt opprettholdelse av busslomme ved Prix samt foreldrekjøring til SFO via Kristens veg, legger til rette for at skolebusser ikke trenger å kjøre Kokkvegen.»*

12 AtB, 03.09.2019

*«Det er positivt å se at det er lagt opp til en god gangforbindelse mellom skolen og holdeplassen med utvidelsen som ble gjort. I forhold til utformingen av holdeplassen forutsettes det at det er kjørt sporingskurver for utforming av busslommen for å sikre god adkomst fra begge retninger. Utover det ser det ut som en god løsning.
Det bør sørges for noe belysning langs den planlagte gangforbindelsen. Det må påses at elevene har nok venteareal utenfor plattformen for å unngå farlige situasjoner ved av-/påstigning. Det er også ønskelig at det vurderes ledegjerder for økt trafikksikkerhet ved skoleskyss.»*

Kommentar:

Reguleringsbestemmelsene er justert noe for å gjøre planen mer fleksibel. Belysning langs ny gang- og sykkelveg avklares ikke i reguleringsplanen, men tenkes etablert. Planen er ikke til hinder for etablering av ev. ledegjerder, og i planbeskrivelsen er dette nå omtalt.

13, Innherred Brann og Redning, 27.09.2019

«Hei, i denne saken har jeg vært med under de deler av prosessen som omhandler brann, så i denne saken har vi allerede blitt hørt.»

Kommentar:

Uttalelsen tas til orientering. Reguleringsbestemmelsene berører i liten grad aktuelt tema, så rammebetingelser og ev. råd forutsettes fulgt opp. Landskapsplanen viser bl.a. oppstillingsplasser for brannbil.

Endringer etter høring

I samråd med tiltakshaver er det etter høring og offentlig ettersyn gjort følgende endringer i plandokumentene:

Reguleringsbestemmelser (endringer er vist med lilla skrift i bestemmelsene)

Reguleringsbestemmelsene er supplert i dialog med kommunen og etter møte med Statens vegvesen. Det er bl.a. gjort følgende suppleringer/endringer:

- mulighet for å justere busslommen – dette etter innspill fra Statens vegvesen,
- at leskur kan tillates, supplering for å sikre mulighet for noe romsligere ventareal ved busslommen
- krav til plattformhøyde i busslommen er endret fra 18 cm til at «plattformhøyde som ivaretar universell utforming». Dette etter en ny vurdering om at 18 cm ble vel presist, og for at hovedhensikten – universell utforming likevel ivaretas.
- krav om vurdering av fartsdempende tiltak for nedre del av o_GS7
- supplering av hvilke forhold som kan åpne for forskyving av gang-/sykkelveien i felt o_GS7, bl.a. etter innspill fra Statens vegvesen (ivaretagelse av siktforhold og evt hvor gangs-/sykkelveien munner ut i fortauet ved busslommen)
- for å ivareta mulighet for justering av rundkjøringens plassering, dersom optimalisering av prosjektet tilsier dette
- i tillegg er punkt 2.10.3 supplert med «anleggsvei og tidsperiode», etter innspill fra kommunens byggesaksavdeling

Overnevnte betyr at følgende punkter er endret: 2.10.3, 3.1.2, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.6 og 3.3.1.

Planbeskrivelse (endringer er vist med lilla skrift i dokumentet)

Planbeskrivelsen er supplert med beskrivelse knyttet til ovennevnte, og i tillegg bl.a.:

- vurderinger av trafikksikkerhet knyttet til ny busslomme ment for skolebuss – dette bl.a. etter innspill fra Statens vegvesen
- nytt kapittel 5.9.6 Trygghetsopplevelse / kriminalitetsforebygging – i praksis samme innhold som i kommentar til uttalelse fra fagleder ungdom og SLT-rådgiver.

Vurdering:

Det er mottatt 16 (hørings)uttalelser, hvorav fem er fra beboere i Kokkvegen som ønsker ny adkomstveg til skolen, hvorav to er fra før varsel om planoppstart.

De fleste forhold som nevnes i høringsuttalelsene, inkl. ønsket om ny adkomstveg, er omtalt i sakspapir og/eller plandokumenter ved første gangs behandling av planforslaget. Hver enkelt høringsuttalelse er kommentert ovenfor, men forhold som nevnes av flere vurderes her.

Planbeskrivelse og bestemmelser er justert noe på bakgrunn av høringsuttalelser.

Hovedintensjonen med planen er skoleutvidelse/-oppgradering, mens flere innvendinger gjelder trafikk og bilparkering etter skoletid, ifb. foreldremøter, fritidsaktiviteter og bruk av idrettsanlegg. Da skolekretsen blir større, vil flere kunne ha behov for skyss til fritidsaktiviteter her, og planen omfatter også idrettsformål, da Vinne IL har planer om endringer av idrettsbanen.

Det er imidlertid hverdagssituasjoner det planlegges for, ikke toppene. Det planlegges for en kapasitetsøkning på 50 elever (fra 300 til 350), selv om elevtallet ved Vinne skole i dag er 173. Det legges opp til sambruksparkering for skolen og idrettsbanen, og i skolens uteoppholdsareal kan tilliggende aktivitetspark samt egnede deler av planens idrettsanlegg og friområder medregnes (ikke gressbanen som er stengt i deler av året).

Kokkvegen (en av to kjøreadkomster til skolen)

Flere beboere langs hovedsakelig Kokkvegen ønsker ny kjøreadkomst til skolen. Dette var kjent da planforslaget ble behandlet første gang, se forhåndsuttalelse nr. 12 i planbeskrivelsen.

På bakgrunn av høringsuttalelser gis likevel her en kort status om Kokkvegen, da det også er utført nye trafikktegninger i juni 2019, etter at planforslaget ble behandlet første gang.

Kokkvegen har vært skoleveg siden skolen ble etablert på 70-tallet, og elevkapasiteten er i dag ikke fullt utnyttet.

Kokkvegen har parallell gang- og sykkelveg, skiltet hastighet 30 km/t og fartshumper/-dumper.

Kun innerste del av Kokkvegen omfattes av planen. Det er ikke tenkt utbedringer av strekningen i sørenden av idrettsanlegget, men hovedsakelig i skoleområdet.

Planlagt busslomme ved Fv. 72, fortsatt opprettholdelse av busslomme ved Prix samt foreldrekjøring til SFO via Kristens veg, legger til rette for at skolebusser ikke trenger å kjøre Kokkvegen. Personbiler kan bruke busslommen, forutsatt at dette ikke er til hinder for buss.

Trafikkmengde i Kokkvegen for dagens situasjon og framtidig situasjon er beregnet i vedlagte støynotat og vurdert i planbeskrivelsens punkt 3.9.2. På 20 år er trafikken i Kokkvegen beregnet å øke fra 343 (2019) til 592 (2039) kjøretøyer per døgn. Virkninger av planforslaget ift. trafikkforhold og støy er vurdert i planbeskrivelsens punkt 5.7 og 5.8, samt i støynotat. Ifølge planbeskrivelsens punkt 5.7.1 tilsier støyberegningene for framtidig situasjon 2039 at trafikkøkning langs Kokkvegen ikke vil medføre noen markant økning i støy for naboer ift. tidligere situasjon.

Sitat fra planbeskrivelsen:

«Da trafikkmengder inkl. framskriving er en viktig premis for støyberegninger, framkommer trafikkvurderingene i kap. 4 i vedlegg 10 Støynotat Nye Vinne og Ness.

Når det gjelder Kokkvegen har kommunen nylig besørget trafikktellinger i Kokkvegen. Tellingene er gjort rett ved krysset Kokkvegen – Nytrøa, i en periode på ca. 10 dager i siste halvdel av mars 2019. Da sommeridretten (f.eks. fotball på gressbanen) ikke er i gang per mars, og trafikk til sommeridretten dermed ikke framkommer i trafikktellingene, er det i trafikkvurderingene i støynotatet, gjort en beregning for hvor mye trafikk som sommeridretten kan forventes å medføre. Dagens ÅDT-tall i Kokkvegen er oppjustert for dette og er beregnet til ÅDT på 343 (2019). I framskrivningen til 2039 er det tatt høyde for planforslaget, og hva planen legger opp til, og beregnet ÅDT er 592 (2039). Dette innebærer en økning i ÅDT på 249. Vi vil bemerke at økningen tar høyde for full skole.»

Nye trafikktellinger i Kokkvegen i begynnelsen av juni 2019 (f.o.m. mandag morgen 3. juni t.o.m. tirsdag morgen 11. juni) viste ÅDT (årsdøgnetrafikk) på 334. Dette stemmer bra med vurdering i støynotat (ÅDT på 343) og trafikktelling i mars 2019 som viste ÅDT på 320.

I begge tellingene stod telleren på lyktestolpen utenfor Nytrøa 1.

Siste trafikktelling for en uke i juni 2019 viser bl.a. følgende i oppsummering:

Incoming Direction			Outgoing Direction		
85th Percentile Speed = 34,0 km/h 85th Percentile Vehicles = 950 counts Max Speed = 60,0 km/h on 04.06.2019 07:31:40 Total Vehicles = 1 118 counts AADT: 141,3			85th Percentile Speed = 34,0 km/h 85th Percentile Vehicles = 1 296 counts Max Speed = 60,0 km/h on 11.06.2019 06:21:34 Total Vehicles = 1 525 counts AADT: 192,6		
Volumes - weekly vehicle counts			Volumes - weekly vehicle counts		
Time	5 Day	7 Day	Time	5 Day	7 Day
Average Daily	158	129	Average Daily	212	176
AM peak 8:00 to 9:00	5	4	AM peak 8:00 to 9:00	8	8
PM peak 5:00 to 6:00	18	14	PM peak 5:00 to 6:00	16	14
Speed			Speed		
Speed limit: 30 km/h			Speed limit: 30 km/h		
85th Percentile Speed: 34,0 km/h			85th Percentile Speed: 34,0 km/h		
Average Speed: 28,1 km/h			Average Speed: 27,9 km/h		

Utdrag fra trafikktelling i Kokkvegen juni 2019.

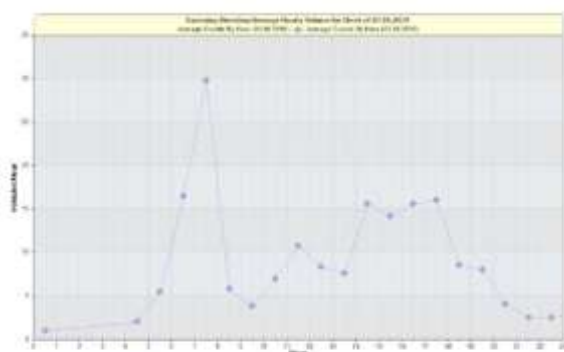
Total counts by day:				
Incoming Direction - Traffic Report From 03.06.2019 09:17:00 through 11.06.2019 07:09:21		Outgoing Direction - Traffic Report From 03.06.2019 09:05:26 through 11.06.2019 07:09:34		
Date/Time Ending	Total	Date/Time Ending	Total	Dato og ukedag målingen er utført
04.06.2019 00:00:00 (satt opp morgen 03.06.2019)	109	04.06.2019 00:00:00	158	Mandag 3/6 fram til kl. 24:00.
05.06.2019 00:00:00	165	05.06.2019 00:00:00	232	Tirsdag 4/6
06.06.2019 00:00:00	148	06.06.2019 00:00:00	206	Onsdag 5/6
07.06.2019 00:00:00	301	07.06.2019 00:00:00	392	Torsdag 6/6
08.06.2019 00:00:00	133	08.06.2019 00:00:00	178	Fredag 7/6
09.06.2019 00:00:00	41	09.06.2019 00:00:00	65	Lørdag 8/6

10.06.2019 00:00:00	69	10.06.2019 00:00:00	107	Søndag 9/6
11.06.2019 00:00:00	120	11.06.2019 00:00:00	165	Mandag 10/6
11.06.2019 07:09:21 (Tatt ned på morgenen)	32	11.06.2019 07:09:34 (Tatt ned på morgenen)	22	Tirsdag 11/6

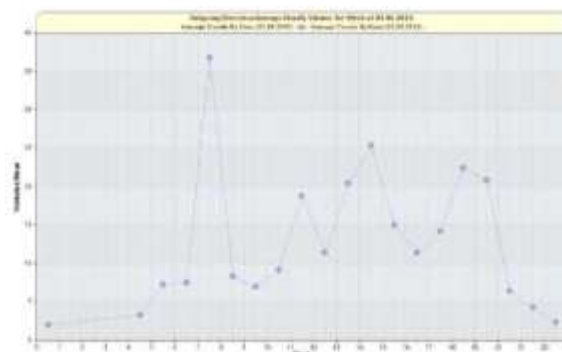
Opplysninger hentet fra trafikktelling i Kokkvegen juni 2019. Dato og ukedag er tilføyd da vi finner at ending time 04.06.2019 00:00:00 = 03.06.2019 24:00:00.

Trafikktellingen er tatt for et begrenset tidsrom og antall kjøretøyer (1118+1525 vehicles), og har således noe begrenset verdi. Hastighetsmålingene viser at hastigheten stort sett er noenlunde i samsvar med fartsgrensen. Tellingene ser ikke ut til å vise spesielt mye trafikk utenom skolestart/skoleslutt, men torsdag 6. juni ser ut til å ha mest inngående/utgående trafikk utover ettermiddagen. Torsdag 6. juni 2019 hadde omtrent dobbelt så mye inngående/utgående trafikk som på andre hverdager (totalt 301+392 counts), hvorav 157/190 inngående/utgående kjøretøyer mellom kl. 15:00 og 21:00 (se diagram/graf senere i saken). Lørdag var inngående/utgående trafikk nede i 41/65 kjøretøyer.

Diagrammene/grafene under viser gjennomsnittlig antall kjøretøypasseringer i Kokkvegen per time i inngående og utgående retning, i perioden fra mandag 3. juni 2019 kl. 09:17:00 til tirsdag 11. juni 2019 kl. 07:09:21. En slik gjennomsnittspresentasjon har begrenset verdi, men antyder når på dagen det er mest trafikk, samt at trafikken på ettermiddagen fordeles mer utover i tid.



Incoming direction



Outgoing direction

Beboere i Kokkvegen har innvendinger til bruk av Kokkvegen som fortsatt kjøreadkomst.

Beregnet framtidig trafikkmengde i Kokkvegen synes imidlertid ikke urimelig stor for en boliggate.

Eldre Håndbok 017 Veg- og gateutforming (Statens vegvesen, 1992) viser til følgende for adkomstveg i middels tett bebyggelse (A2):

«Vegene bør utformes som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lenger enn 250 meter, sløyfer maks 600 meter. ... På boligveger med mer enn 150 boliger anbefales adskilt system for fotgjengere og syklister.»

Dersom en tar 150 boliger og ganger med 3,5 tur (gjennomsnittlig turproduksjon for en bolig per dag) gir det 450 passeringer per dag, nært framskrevet ÅDT-tall (592) for Kokkvegen.

Kokkvegen er ca. 360 meter lang fra Baglbakken til Myrvegen (siste kryss før skolen). Kokkvegen er en blindveg, som også leder til Myrvegen og Nytrøa.

Ny Håndbok N100 Veg- og gateutforming (Statens vegvesen, 2019), kap. B6 Boliggater/boligveger sier omtrent det samme:

«I de ytre by- og tettstedsområdene kan boliggatene/boligvegene utformes som overordnede eller øvrige boliggater/boligveger. De overordnede gatene/vegene har samlevegfunksjon, mens de øvrige gir adkomst til boliger.

...

Overordnede boliggater/boligveger bør ha fartsgrense 30 eller 40 km/t. Overordnede boliggater/boligveger bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m.

Øvrige boliggater/boligveger bør utformes som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m, mens sløyfer kan ha lengde inntil 600 m. Snuplass bør anlegges i enden av vegen og utformes i samsvar med kapittel D.8.

Boliggatene/boligvegene utformes slik at lavt fartsnivå sikres. Øvrige boliggater/boligveger bør utformes med bredde 3,5 – 4,5 m.»

Hverken trafikkmengde, støy eller støv synes å tilsi behov for ny kjøreadkomst til skolen.

Støv og støv er kommentert under uttalelse 10 C fra Aasgaard.

Eventuell ny kjøreadkomst til skolen

Tilsammen 19 beboere i Kokkvegen, Svingen, Nytrøa og Myrvegen har signert underskriftskampanje om nei til Kokkvegen som kjøreadkomst til skolen.

Ved første gangs behandling var ønsket om ny adkomstveg i uttalelse av 21.02.2019 fra Aasgaard og Bakken (til varsel om utvidelse av planområdet) oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen. Alternativ adkomst i skråningen mot Jamtlandsvegen i nord var kommentert som ikke aktuelt pga. terrengforhold, løsninger for adkomstsituasjon, at det normalt ikke er ønskelig med nye kryss langs fylkesveger, mv., samt at det er opparbeidet gang-/sykkelveg langs Kokkvegen - der det forøvrig er skiltet lav hastighet (30 km/t) og det på grunnlag av trafikktegninger og vurdering av støy er vurdert at trafikkøkningen langs Kokkvegen ikke vil få vesentlige eller urimelige konsekvenser for naboene i Kokkvegen, selv om det må forventes noe mer trafikk. I sakspapir gikk det også fram at fylkesvegen har hatt streng holdningsklasse ift. avkjørsler og terrenget er ugunstig.

Beboere i Kokkvegen har i flere forsendelser fremmet sine innvendinger til at Kokkvegen fortsatt skal brukes som kjøreadkomst til ny skole. De skriver at: *«Et alternativ er at den blir lagt til der den var planlagt når skolen ble bygd, det vil si opp fra busslomma på riksveg 72 (Jamtlandsvegen) nord for skolen.»*

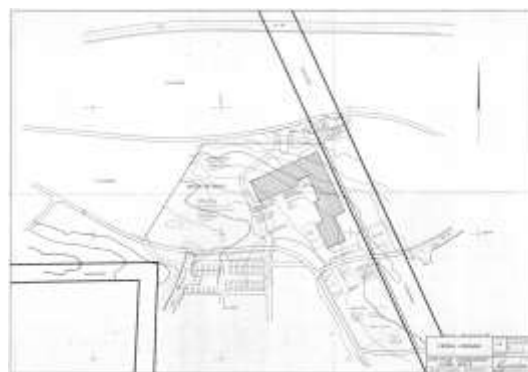
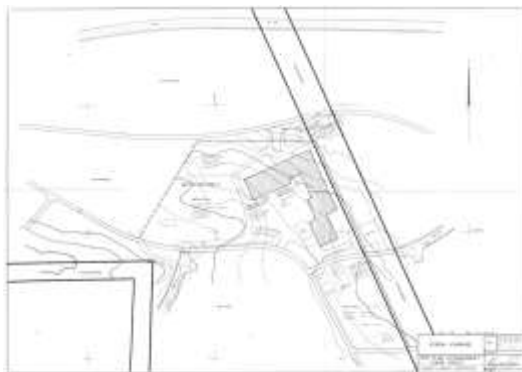
Vi har ikke funnet dokumentasjon på dette, og ev. annen adkomst må uansett vurderes i forhold til dagens og framtidig situasjon. Skolen er forøvrig bygd før flere av bolighusene, slik at skolens plassering i boligfeltet har vært kjent. Tidligere

reguleringsplan (planident 1974004, opphevet i 2017), se plankart under, viste to kjøreveger (Kokkvegen og Kristens veg) nært inntil skoletomt.



Reguleringsplan fra 1974 (planident 1974004), opphevet i 2017, viser 1-2 kjøreadkomster til skoletomta. Traséer med mørk brun farge er gangveger, ikke kjøreveger.

Byggesakspapirer ifb. utbygging av skolen er fra 1974, og i sakspapir går det fram at utomhusplan kommer senere. Disposisjonsplan for skolens utomhusanlegg fra 1975, i to alternativer, viser bl.a. parkeringsplass inntil regulert gangveg nord for skolebygget og parkering sør for bygget. Alt. B viser stor p-plass i sør på areal som i 1976 ble stadfestet regulert til parkering for boliger i K-feltet (planident 1976002). Det går ikke fram om noen av disse disposisjonsplanene er godkjent, men det er trolig en grunn til at det ikke ble etablert annen kjøreadkomst til skolen.



Disposisjonsplan alt. A, rev. 15.12.75

Disposisjonsplan alt. B, rev. 15.12.75

Vegen som ses lengst nord i eldre disposisjonsplan er daværende Rv. 72 (senere Fv. 72).

Senere reguleringsplan for Bagleåsen fotballplass (1988003) og reguleringsplan for gang- og sykkelveg i Bagloåsen (planident 1992003) viser gangforbindelser i nærområdet til skolen. Reguleringsplan for Baglan (planident 1980001) viste tomt for «U-skole» øst for høyspentlinja samt p-plass for ca. 50 biler inntil Kokkvegen. Denne skoletomta ble i reguleringsplan for Skoba (planident 1985007) omregulert til boliger og er i dag bebygget med boliger (med adresse Svingen og Kokkvegen).

Langs Fv. 72 er det bratt terreng opp til skoletomta og friområdet, og det er ca. 10 meter høydeforskjell mellom skolens parkeringsplass øst for skolebygget (kote +29 m) og fylkesvegen (kote +14 ved planlagt busslomme, +12 i kryss med Kjæranvegen, +19,5 ved Baglbakken). En eventuell kjøreveg med fortau eller G/S-veg er både terreng- og arealmessig mer krevende enn foreslått G/S-veg til/fra busslommen. For Fv. 72 er det også streng holdning til nye avkjørsler:

- «Kriterier til holdningsklasser for avkjørsler og byggegrenser knyttet til funksjonsklasser for veg», Trøndelag fylkeskommunes hovedutvalg for veg, sak 35/19:
<https://opengov.360online.com/Meetings/trfkprod/Meetings/Details/662946?agendaItemId=204273>
- Funksjonsklasser med fortellerkart:
<https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/samferdsel/Planer/delstrategi-veg/>



Kart med høydekurver.

Krav til utforming av eventuell ny adkomstveg: Håndbok N100 fra Statens vegvesen omhandler både kjørebanebredde, løsninger for gående/syklende, stigning, horisontal- og vertikalkurvatur m.m. Boliggater/boligveger bør ha stigning på maksimalt 8 % (Statens vegvesens håndbok N100, 2019), og gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m. For gang- og sykkelveg med stigningslengder på over 100 meter anbefales maks stigning 5 %, men kortere stigningslengder kan være brattere (inntil 8 % avhengig av stigningens lengde). Anbefalt bredde på G/S-veg er ca. 3 meter. Maks 5 % stigning innebærer 1 meter stigning per 20 meter. Skolebygningen ligger ca. 100 meter fra fylkesvegen i luftlinje, og ca. 10 meter høyere i terrenget. Eventuell ny adkomst som også omfatter løsning for gående/syklende antas følgelig krevende å få til i terrenget/friområdet mellom skolen og fylkesvegen.

Parkeringsbehov utenom skoletid

Både FAU Vinne skole, Vinne IL og Verdal idrettsråd påpeker behov for flere parkeringsplasser pga. aktivitet på kveldstid. Vinne IL opplyser bl.a. at det kan være korpsøving, full aktivitet i aktivitetsparken, foreldremøte på skolen og 3 parallelle fotballkamper samtidig. Beboer i Kokkvegen, som ønsker ny adkomstveg, opplyser om inntil ca. 60 parkerte biler flere dager i juni 2019 og nærmere 100 parkerte biler tirsdag 7. mai 2019 da det var aktiviteter på både gressbane, kunstgressbane og ballbinge

samtidig. Verdal idrettsråd nevner også aktivitet i hall og idrettspark. De er kritiske til beregningene som er gjort.

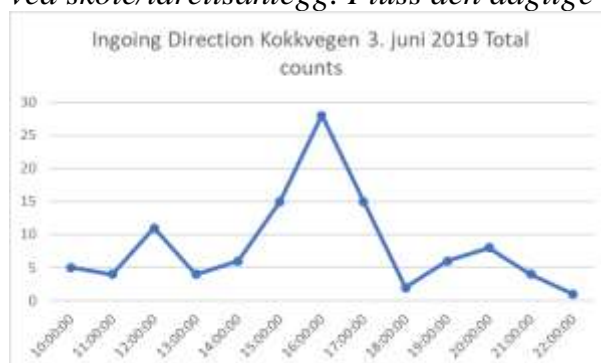
I støynotatets punkt 4.1.1 og 4.2.2 er dagens og framtidig ÅDT (årsdøgntrafikk) for idrettsanlegget beregnet. For år 2039 er det i tabell 4 lagt til grunn 50 personbesøk på kveldstid til fotballbane og kunstgressbane, hvorav 75 % bilandel og 1,7 personer per bil. Vi finner at dette utgjør ca. 22 biler på kveldstid (44 passeringer) til disse anleggene i gjennomsnitt. Hall er nevnt i beregningene, men ikke aktivitetsparken. Vi antar denne vil bli mest brukt av de i nærmiljøet, som går og sykler.

Det er vanskelig å anslå maks framtidig parkeringsbehov, spesielt for fritidsaktiviteter. Siste trafikkteiling ser ut til å vise mest trafikk ettermiddag torsdag 6. juni, hvor situasjonen var slik:



Trafikkvolumet trenger ikke avspeile parkeringsbehovet, da noe er bringe-/hentetrafikk. Videre tilsier plassering av telleren utenfor Nytrøa 1 at noe også kan være boligtrafikk.

Grafene under viser trafikkteilingene mandag 3. juni 2019, hvor det i høringsuttalelse er informert om: «... sammenhengende trafikk fra og til Vinne Skole og idrettsanlegg, både på kunstgressbane og gressbane, fra Kl 17:00-20:00 med både treninger og fotballkamper, i tillegg har det vært mellom 30-60 biler parkert, med tur og retur borte ved skole/idrettsanlegg. Pluss den daglige trafikken som er langs Kokkvegen.»



På bakgrunn av innspill og trafikkteilinger, samt at det planlegges for hverdags situasjoner, ikke topper, ser vi ikke grunn til å revidere utredning av parkeringsbehovet. Det er også ønskelig at flere skal gå/sykle, selv om vi har forståelse for at noen har behov for bilskjuss. Det er foreslått maks 50 p-plasser ved skolen samt lomme med 4 plasser for avsetning av elever nært skolebygningen.

Trafikksikkerhet ifb. med at kollektivtilbud skolebuss henvises til busslomme ved Fv. 72

Trafikksikkerhet dagens situasjon er omtalt i planbeskrivelsens punkt 3.9.4. Dagens kollektivtilbud inkl. stoppesteder for skolebuss er omtalt i planbeskrivelsens punkt 3.9.5.

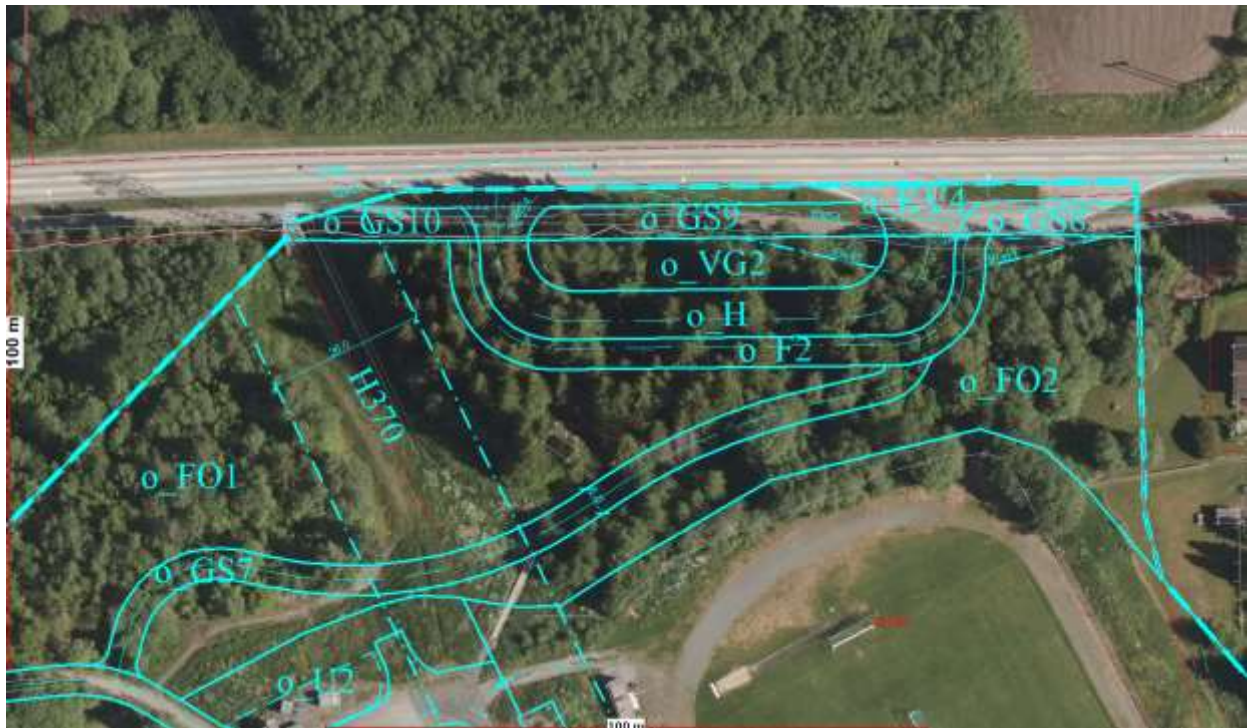
Trafikksikkerhet ifb. ny busslomme er ikke spesielt nevnt i ROS-analysen, men ulykke i av-/påkjørsler samt ulykke med gående/syklende er nevnt. Fv. 72 har ÅDT på 3200 (2019) og skiltet hastighet på 70 km/t. Trafikken vil øke, samtidig som det er en del tungtransport her.

Planbeskrivelsens punkt 4.9.2 om ny busslomme (under beskrivelse av planen) og punkt 5.7.3 om trafikksikkerhet (under beskrivelse av virkninger) er oppdatert mht. nye utfordringer ved at noe bussaktivitet henvises til busslomme ved fv. 72.

Det er bussholdeplassen ved fv. 72, se foto under, som nå foreslås forskjøvet/oppgradert. Det er også en enklere busslomme lenger vest, ved gangbrua over fylkesvegen.



Dagens busslomme ved fv. 72 (foto august 2010), som foreslås erstattet av en mer tilbaketrukket lomme, med holdeplass «bak» G/S-vegen.



Planforslaget (turkise linjer) lagt over flyfoto og basiskart.

Busslommen er foreslått trukket noe tilbake fra kjørevegen, og G/S-vegen langs fylkesvegen er tegnet med noe avstand til kjørebane. Det er også tenkt nivåforskjell mellom bussens kjøreareal og areal for ventende. Busser som skal inn/ut av lommen vil ha lav fart. Passerende på fylkesvegen vil ha høyere fart, men dette er en oversiktlig strekning. Dersom nevnte fartsgrense opprettholdes vil det ikke være vikeplikt for busser som blinker seg ut av lommen.

G/S-vegen mellom bussholdeplassen og skolen er ikke tenkt som hovedforbindelsen for gående/syklende til/fra skolen. Den er i hovedsak tiltenkt kollektivreisende. Skolekretsen er vid, og det er vanskelig å forutse trasévalg, da både stigningsforhold, lengde, trafikale utfordringer, trygghetsfølelse og holdninger vil påvirke valget. Elever fra nordvest vil forhåpentligvis foretrekke traséen gjennom friområdet. For elever østfra kan turen via busslomma oppleves som et mindre komplisert alternativ til Kokkvegen, men dette er altså vanskelig å forutse. Folk tar gjerne korteste/enkleste veg.



Flyfoto som viser dagens gangforbindelser til/fra skolen.

Foreldre som ev. velger å benytte ny busslomme ved fv. 72 som bringe-/hentelomme, må ikke være til hinder for buss. Regelverket knyttet til skilt nr. 512 (holdeplass for buss) vil styre bruken av lomma, og Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 17 Stans og parkering, sier bl.a. følgende: «*Det er forbudt å stanse på vegutvidelse for holdeplass for buss, drosje eller sporvogn eller nærmere enn 20 meter fra offentlig trafikkskilt for slik holdeplass. Unntatt er av- eller påstigning når den ikke er til hinder for buss, drosje eller sporvogn.*»

Dersom av-/påstigning fra personbil blir et problem kan holdningskampanjer vurderes.

Anleggsperioden

Tidsplan for gjennomføring er omtalt i planbeskrivelsens punkt 4.20, og i bestemmelse 2.10.3 er det krav om plan for gjennomføring av anleggsperioden, herunder riggplan og sikring av myke trafikanter. Bestemmelsen er supplert med krav om å redegjøre for anleggsveg og tidsperiode.

Konklusjon

På bakgrunn av en helhetsvurdering tilrår rådmannen at planen vedtas.



Nærmiljøtiltak i Verdal - igangsetting

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

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Utvalg for mennesker og livskvalitet	23.10.2019	3/19
Formannskap	24.10.2019	104/19
Kommunestyre	28.10.2019	92/19

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret slutter seg tilnærmingen for igangsetting og gjennomføring av ordningen med nærmiljøtiltak.
2. Hovedformålet med arbeidet er å legge til rette for innbyggerinvolvering og økt bolyst i de ulike lokalmiljøene.
3. Kommunestyret fordeler de avsatte midler til formålet slik:
Helgådal: 260.000 kroner
Ness: 300.000 kroner
Leksdal: 340.000 kroner
4. Oppgaveutvalgene får myndighet til å fordele midlene i sitt lokalsamfunn.
5. Ordningen med oppgaveutvalg som metode for samskaping evalueres innen utgangen av 2020.

Vedlegg:

[PS 38/19 Ordning for nærmiljøtiltak i Verdal, kommunestyret 27. mai 2019.](#)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Både politisk og administrativt har *innbyggerinvolvering* vært et gjennomgående tema i behandlingen av nærmiljømidlene. I sentrale styringsdokument vises det til hvordan kommunerollen har endret seg fra at kommunen arbeider mot innbyggerne (myndighetsfokus) til å arbeide for (kundefokus). Verdal kommune ønsker i enda større grad å være en kommune som legger til rette for *samskaping* der det dreier seg om å

arbeide *med* innbyggerne. Da er ikke informasjon, for eksempel i form av folkemøter, og begrenset medvirkning nok fra kommunens side.

I [samskapingsprosesser](#) vil innbyggerne være rådgivende, og kan i ytterste konsekvens få delegert makt fra kommunestyret. Dette er grunnlaget for at kommunestyret i mai, sak [038/19](#), vedtok at nærmiljømidlene skulle inngå i en samskapingsprosess med oppgaveutvalg som arbeidsform. Et av målene med oppgaveutvalg, er å styrke samarbeidet mellom politikere og innbyggere. Innovativ og ressurseffektiv utvikling av kommunen er et annet delmål. For Verdal kommune blir tildelingen av nærmiljømidler gjennom oppgaveutvalg slik samfunnsutvikling på lokalsamfunnets premisser. I Verdal er det grendene Leksdal, Ness og Helgådal som har blitt tildelt midlene for nærmiljøtiltak.

Verdal kommune har hentet inspirasjon til medvirkningsprosessen oppgaveutvalg fra Danmark. Kommunestyret har vedtatt at hvert oppgaveutvalg skal bestå av to folkevalgte (fra utvalg for mennesker og livskvalitet) samt tre representanter fra lokalsamfunnet. Erfaringene med arbeidsformen tilsier at politikerne som oppnevnes bør ha særlig interesse for temaet, mens partipolitisk tilhørighet skal være underordnet.

Parallelt med denne igangsettingssaken er det laget egen sak om oppnevning av medlemmer fra utvalg for Mennesker og livskvalitet til utvalget selv. Den saken har naturligvis forutsetning om kommunestyrets igangsettingsvedtak.

Vurdering:

I forbindelse med nærmiljøtiltakene ser rådmannen det som sentralt at innbyggerne som rekrutteres inn i grendenes oppgaveutvalg også har særlig interesse for å bidra til positiv utvikling i lokalsamfunnet. De tre bygdesamfunnene har flere ildsjeler og et aktivt organisasjonsliv. Ved å invitere idrettslag og sanitetslag, samt grendelag/velforening/4H inn i oppgaveutvalgene, vil en stor andel av bygdefolket være representert. Helgådal har ikke en velforening/et bygdelag som skal favne hele bygda, men 4H-klubben i grenda er svært aktiv og sørger for at barn/ungdom blir representert i utvalget. Forslaget er også i tråd med tilbakemeldingene rådmannen har fått etter samtaler med ulike lag og foreninger i de tre grendene.

Rådmannen legger derfor opp til følgende sammensetning av oppgaveutvalgene:

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

Oppgaveutvalgene står fritt i å velge leder og organisere arbeidet. Rådmannen oppfordrer utvalgene til å sørge for en bred prosess der ulike grupper av befolkningen blir involvert, både med tanke på kjønn, alder og andre bakgrunnsfaktorer.

Administrasjonen vil ha en tilretteleggende rolle, og kan støtte oppgaveutvalgene med praktiske gjøremål som møteinnkallinger og referatskriving. De vil også kunne bistå leder av oppgaveutvalget med å planlegge og tilrettelegge møter. Det kan dessuten være aktuelt med annen bistand fra ulike fagpersoner i kommunen om oppgaveutvalgene ser behov for det.

I tidligere saker om nærmiljømidler til de tre skolekretsene har fordelingen av midler blitt drøftet med konklusjon om fast sum (kr 150.000) til hver grend, resten av potten etter innbyggertall.

Med utgangspunkt i innbyggertallet i skolekretsene 1. januar i år, blir fordelingen slik (avrundet til nærmeste 10.000):

- Helgådalen (Volden) (325 innbyggere): 150.000 kroner + 110.000 kroner = 260.000 kroner
- Ness (455 innbyggere): 150.000 kroner + 150.000 kroner = 300.000 kroner
- Leksdal (585 innbyggere): 150.000 kroner + 190.000 kroner = 340.000 kroner

I kommunestyresaken fra desember 2017 går det fram at formålet med nærmiljømidlene er å skape engasjement og eierskap for nye tiltak som kan øke *bolysten* i lokalsamfunnene.

Distriktssenteret har gjennomført et flerårig [Bolystprogram](#) der de viser til at bolyst handler om at stedet skal bli mer attraktivt å bo i og flytte til.

Innenfor de økonomiske rammene skal oppgaveutvalgene komme fram til tiltak de mener vil fremme bolysten i sin grend innen første halvår 2020. Oppgaveutvalgene står fritt i å komme fram til gode tiltak, gitt at disse er lovlige. (Formålet tilsier imidlertid at ren støtte til drift eller enkeltpersoner skal unngås.)

Utvalg for mennesker og livskvalitet har ansvaret for å følge bruken av nærmiljømidlene og gjennomføringen av tiltakene. Hvilke tiltak som settes i verk, samt et regnskap over dem, skal rapporteres og legges fram til utvalg for mennesker og livskvalitet til orientering i form av ordinær sak fra rådmannen.

Arbeidsformen oppgaveutvalg vil evalueres med tanke på hvordan den fungerer som metode for innbyggerinvolvering/samskappingsprosess innen utgangen av 2020.



Revisjon av selskapsavtale for Innherred Renovasjon IKS

Saksbehandler: Bård Kotheim E-post: baard.koheim@verdal.kommune.no Tlf.: 918 93 781	Arkivref: 2018/5090 - /M50
--	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	105/19
Kommunestyre	28.10.2019	93/19

Rådmannens innstilling:

- Verdal kommunestyre godkjenner følgende mindre justeringer av Innherred Renovasjon IKS sin Selskapsavtale i §5, §6 og §24:
 - Selskapsavtalens §5 endres med en presisering av innbetalt innskuddskapital
 - Selskapsavtalens §6 oppdateres ut fra folketall i eierkommunene pr. 01.01.19.
 - I Selskapsavtales §24 erstattes «fylkesmannen i Nord-Trøndelag» med «fylkesmannen i Trøndelag».

Vedlegg:

- Brev fra Innherred Renovasjon IKS datert 07.05.19
- Forslag til ny selskapsavtale

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Representantskapet i Innherred Renovasjon behandlet 29.04.19 endring i selskapets selskapsavtale. Oppdatert selskapsavtale følger som vedlegg til saken.

Følgende endringer er gjort:

- I forbindelse med melding om endring til Foretaksregistret i januar 2018 påpekte Brønnøyregistrene at det er et krav om at innbetalt innskuddskapital skal gå fram av selskapsavtalen. På bakgrunn av dette behandlet representantskapet i møte 04.05.18 sak 3/18 endring av selskapsavtalens §5 om innskuddsplikt og eierandel

og gjorde følgende innstilling til vedtak: Selskapsavtalen §5 endres med presisering av innbetalt innskuddskapital.

- I §24 erstattes «fylkesmannen i Nord-Trøndelag» med «fylkesmannen i Trøndelag».
- Selskapsavtalen §6 skal justeres hvert fjerde år for folketall i eierkommunene. Folketall pr.01.01.19 er nå benyttet, unntatt for Indre Fosen kommunes andel hvor siste oppgitte tall for tidligere Leksvik kommune benyttes som er 01.01.17.

Vurdering:

Representantskapet i Innherred renovasjon IKS behandlet denne saken i møte den 29.04.19 som sak 3/19, og ber kommunestyrene i medlemskommunene vedta de mindre endringene på Selskapsavtalen beskrevet i brev fra Innherred Renovasjon IKS datert 07.05.19. Rådmannen ser ingen betenkeligheter til dette og tilrår at kommunestyret vedtar de nødvendige justeringer av Selskapsavtalen.



Forvaltningsrevisjon Innherred Renovasjon - Tilbakemelding på K-sak 16/19

Saksbehandler: Bård Kotheim E-post: baard.koheim@verdal.kommune.no Tlf.: 918 93 781	Arkivref: 2019/517 - /000
--	-------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	103/19
Kommunestyre	28.10.2019	94/19

Rådmannens innstilling:

Eiendom som blir fraflyttet og blir stående ubebodd kan etter søknad bli innvilget renovasjon som for hytte- og fritidsrenovasjon, gjeldende fra 2020.

Vedlegg:

- Gjeldende renovasjonsforskrift for Innherred Renovasjon IKS
- Saksdokumenter med vedtak K-sak 16/19

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen.

Saksopplysninger:

Verdal kommunestyre behandlet ovennevnte sak (K-sak 16/19) i møte 25.03.19 med følgende vedtak:

1. Kommunestyret tar rapporten og kontrollutvalgets innstilling til etterretning.
2. Kommunestyret ber rådmannen legge fram en sak til behandling i kommunestyret om renovasjonsforskriften som sikrer at innbyggerne har mulighet til å få redusert gebyr for ubebodde eiendommer innen utgangen av 2020.

Innherred Renovasjon er kontaktet i saksforberedelsen, og viser til gjeldende renovasjonsforskrift for Innherred Renovasjon, § 2.2.

§2.2 Forskriften gjelder for hytter, fritidseiendommer og andre bygg som nyttes som fritidshus i kommunen. Eiendom som blir fraflyttet og blir stående ubebodd kan etter søknad bli innvilget renovasjon for hytte og fritidsrenovasjon.

Innherred Renovasjon opplyser videre at renovasjonsforskriften for tiden er under revisjon.

Vurdering:

Verdal kommune har gjort vedtak om innføring av hytterrenovasjon for Verdal kommune. Praktisk innføring av hytterrenovasjon for Verdal kommune vil finne sted i 2020.

§ 2.2 i renovasjonsforskriften hjemler muligheten for at en eiendom som blir fraflyttet og blir stående ubebodd, etter søknad kan bli innvilget renovasjon for hytte og fritidsrenovasjon.

Dette er praktisert i de andre medlemskommunene i Innherred Renovasjon i flere år allerede.

De fleste som søker om redusert gebyr vil da havne på en betalingssats for Fritidsrenovasjon medium som for 2019 er på kr 1.068,- eks. mva pr. år. (Kr. 1.335,- inkl. mva pr. år)



Verdal Fjellstyre - Regnskap og årsmelding for 2018

Saksbehandler: Line Therese Ertsås E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no Tlf.: 47692392	Arkivref: 2018/8569 - /210
--	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	28.10.2019	95/19

Rådmannens forslag til vedtak:

Kommunestyret tar Fjellstyrets regnskap for 2018 til orientering.

Vedlegg:

Verdal Fjellstyres regnskap og årsmelding for 2018.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Fjellstyrets regnskap for 2018 legges fram for kommunestyret til orientering i henhold til Fjellevens § 11.



Revidering av reglement for kommunestyret, formannskapet, utvalg for plan og samfunn og utvalg for mennesker og livskvalitet for perioden 2019-2023

Saksbehandler: Line Therese Ertsås E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no Tlf.: 47692392	Arkivref: 2019/2988 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	111/19
Kommunestyre	28.10.2019	96/19

Rådmannens innstilling:

Revidert reglement for kommunestyret, formannskapet og utvalgene for perioden 2019-2023 vedtas.

Vedlegg:

1. Tolkning fra Kommunal- og Moderniseringsdepartementet ad skriftlig avstemming i konstituerende møte.
2. Revidert reglement kommunestyre 2019-2023.
3. Revidert reglement formannskapet 2019-2023.
4. Revidert reglement utvalgene 2019-2023.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommunestyresak 74/19.

Saksopplysninger:

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet har i brev datert 27.09.19 gitt en tolkning av muligheten til å ha skriftlig votering på flertallsvalg. I kommuneloven av 1992 var det ved valg og ansettelse mulighet til å ha skriftlig avstemming hvis ett eller flere medlemmer krevde det. Denne muligheten er ikke videreført i den nye kommuneloven og begrunnelsen for dette er at avstemninger skal skje åpent i møte ved stemmetegn. Unntak fra denne hovedregelen eller prinsippet vil kun være i tilfeller loven bestemmer det (bl.a. ved forholdstallsvalg). Siden den nye loven ikke videreføre den klare hjemmelen i 92-loven om at skriftlige avstemninger kan kreves ved valg og ansettelse, må dette, etter departementets vurdering, bety at den nye loven ikke åpner for dette.

Verdal kommunestyre vedtok reglement for kommunestyret, formannskapet og utvalgene for perioden 2019-2023 i møte 26. august 2019, og har ikke med seg denne endringen.

Reviderte reglement for ovennevnte legges derfor fram til ny behandling, der det er justert slik at reglementet er i samsvar med tolkningen fra Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.



Valg av styrer, råd og utvalg for perioden 2019-2023

Saksbehandler: Line Therese Ertsås E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no Tlf.: 47692392	Arkivref: 2019/1428 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Kommunestyre	28.10.2019	97/19

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Valgnemnda ble konstituert i møte 24. september 2019 og består av ett medlem fra alle parti innvalg i kommunestyret, unntatt Senterpartiet som får to medlemmer. Ordfører leder nemndas arbeid. Valgnemndas oppgave er å forberede valg av kommunale styrer, råd og utvalg.

Valgnemnda har lagt forholdstallsprinsippet til grunn for mandatfordelingen.

Valgnemnda er enstemmig i at valget i kommunestyret foregår som avtalevalg, jfr kommunelovens § 7-7, slik det er gjort ved tidligere valg. Dette krever enstemmighet i kommunestyret.

Valgnemndas innstilling vil bli utlagt i møtet.

Saken legges med dette fram for kommunestyret som bes foreta valg av medlemmer og varamedlemmer til styrer, råd og utvalg for perioden 2019-2023.



Fastsetting av størrelse på frikjøp for leder i utvalg for plan og samfunn og utvalg for mennesker og livskvalitet

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2019/942 - /
E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47692392	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	110/19
Kommunestyre	28.10.2019	98/19

Rådmannens innstilling:

Endelig størrelse på frikjøp/godtgjøring av utvalgsledere for valgperioden 2019-2023 blir:

Utvalg for plan og samfunn:

Utvalg for mennesker og livskvalitet:

Vedlegg:

Forskrift folkevalgtes godtgjøring m.v. Verdal kommune.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I Forskrift folkevalgtes arbeidsvilkår pkt. 4.2 står:

«Leder i henholdsvis utvalg for mennesker og livskvalitet og utvalg for plan og samfunn godtgjøres i inntil 35 % av 90 % av ordførers godtgjøring. Justeres årlig pr. 1. januar. Endelig størrelse på grunnlag for godtgjøring avgjøres av kommunestyret. Leder gis ikke møtegodtgjøring som medlem av utvalg, råd eller nemnder, unntatt hvis vedkommende er medlem i formannskapet. (Siste setning gjelder ikke hvis leder i tillegg er varaordfører)»

Saken legges med dette fram for fastsettelse av størrelse for frikjøp/godtgjøring for utvalgsledere.



Bård Storhaug - søknad om fritak fra folkevalgte verv

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2019/4024 - /
E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47692392	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	114/19
Kommunestyre	28.10.2019	99/19

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret imøtekommer søknaden fra Bård Storhaug om fritak fra vervet som medlem av kommunestyret for partiet FRP for resten av valgperioden.
2. Tore Landstad rykker inn som fast medlem av kommunestyret for FRP for resten av valgperioden.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Bård Storhaug har i brev datert 10. oktober 2019 søkt om fritak fra vervet som medlem i kommunestyret for partiet FRP grunnet helsemessige årsaker.

Kommunelovens § 7-9, 2. ledd har følgende ordlyd:

«Hvis en folkevalgt ikke kan ivareta vervet sitt uten at det fører til vesentlig ulempe for han eller henne, kan kommunestyret eller fylkestinget etter søknad frita den folkevalgte for vervet midlertidig eller for resten av valgperioden. Når søknaden vurderes, skal det legges vekt på om grunnlaget for søknaden var kjent på det tidspunktet da den folkevalgte samtykket i å bli valgt. Den som ikke har nådd stemmerettsalderen, har krav på fritak hvis han eller hun søker om det.»

Kommunelovens § 7-10, 2. ledd har følgende ordlyd:

«Hvis medlemmer av kommunestyret eller fylkestinget trer endelig ut, og de er valgt ved forholdsvalg, skal varamedlemmer fra samme liste tre inn i deres sted i den nummerordenen varamedlemmene er valgt. Hvis medlemmer av kommunestyret trer endelig ut, og de er valgt ved flertallsvalg, skal varamedlemmer tre inn i den nummerordenen de er valgt.»

Det er til orientering også kommet inn søknad om fritak fra kommunale verv fra Anne Margrethe Kvam, som er 1. vara i kommunestyret for partiet FRP.

Rådmannen vil tilrå at søknaden om fritak fra Bård Storhaug for resten av valgperioden imøtekommes.

Rådmannens tilråd videre at 2. vara for partiet FRP, Tore Landstad, rykker inn som fast medlem. Dette betyr at det er nødvendig med suppleringsvalg på FRPs varaliste til kommunestyret. Dette vil bli lagt fram som egen sak.



Anne Margrethe Kvam - søknad om fritak fra folkevalgte verv

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2019/4025 - /
E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47692392	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	113/19
Kommunestyre	28.10.2019	100/19

Rådmannens innstilling:

1. Kommunestyret imøtekommer søknaden fra Anne Margrethe Kvam om fritak fra vervet som 1. vara til kommunestyret for partiet FRP for resten av valgperioden.
2. Varamedlemmer rykker opp i uforandret rekkefølge.

Vedlegg:

Ingen.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen.

Saksopplysninger:

Anne Margrethe Kvam har i brev datert 11. oktober 2019 søkt om fritak fra vervet som varamedlem i kommunestyret for partiet FRP grunnet helsemessige årsaker.

Kommunelovens § 7-9, 2. ledd har følgende ordlyd:

«Hvis en folkevalgt ikke kan ivareta vervet sitt uten at det fører til vesentlig ulempe for han eller henne, kan kommunestyret eller fylkestinget etter søknad frita den folkevalgte for vervet midlertidig eller for resten av valgperioden. Når søknaden vurderes, skal det legges vekt på om grunnlaget for søknaden var kjent på det tidspunktet da den folkevalgte samtykket i å bli valgt. Den som ikke har nådd stemmerettsalderen, har krav på fritak hvis han eller hun søker om det.»

Kommunelovens § 7-10, 2. ledd har følgende ordlyd:

«Hvis medlemmer av kommunestyret eller fylkestinget trer endelig ut, og de er valgt ved forholdsvalg, skal varamedlemmer fra samme liste tre inn i deres sted i den

nummerordenen varamedlemmene er valgt. Hvis medlemmer av kommunestyret trer endelig ut, og de er valgt ved flertallsvalg, skal varamedlemmer tre inn i den nummerordenen de er valgt.»

Rådmannen vil tilrå at søknaden om fritak fra Anne Margrethe Kvam for resten av valgperioden imøtekommes.

Rådmannens tilrår videre at 2. vara for partiet FRP, Tore Landstad, rykker inn som fast medlem. Dette betyr at det er nødvendig med suppleringsvalg på FRPs varaliste til kommunestyret. Dette vil bli lagt fram som egen sak, jfr sak om fritak fra Bård Storhaug.



Nytt valgoppgjør - supplering av FRPs varamannsliste i kommunestyret

Saksbehandler: Line Therese Ertsås	Arkivref: 2019/3351 - /
E-post: line.ertsas@verdal.kommune.no	
Tlf.: 47692392	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskap	24.10.2019	115/19
Kommunestyre	28.10.2019	101/19

Rådmannens innstilling:

Monika Johnsen og Tor Arne Øvrum rykker inn som vararepresentanter i nevnte rekkefølge på FRPs liste til kommunestyret 2019-2023.

Vedlegg:

Kandidatkåring FRP kommunestyrevalget 2019.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Imøtekommes søknadene om fritak fra Bård Storhaug og Anne Margrethe Kvam vil FRPs varamannsliste til kommunestyret 2019-2023 reduseres med 2 og det vil da stå igjen 2. Ordfører finner det derfor nødvendig å foretak nytt valgoppgjør/suppleringsvalg i henhold til valglovens § 14-2 (2).

Valglovens § 14-2 (2) har følgende ordlyd:

«Det skal også foretas nytt valgoppgjør når en vararepresentantplass blir ledig, dersom fylkesordføreren eller ordføreren finner dette nødvendig.»

Ifølge valgprotokollen fra kommunestyrevalget 2019 er Monika Johnsen og Tor Arne Øvrum rangert etter siste vara på FRPs liste, Jan Arne Solvang. Ved nytt valgoppgjør rykker disse inn som vararepresentanter i nevnte rekkefølge til FRPs kommunestyregruppe.

PS 102/19 Orienteringer