



Levanger kommune
Møteinnkalling

Utvalg: Levanger kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Levanger Rådhus
Dato: 23.11.2011
Tid: 17:00

Faste medlemmer er med dette kalt inn til møtet. Den som har lovlig forfall, eller er inhabil i noen av sakene, må melde fra så snart som mulig, på tlf. 74 05 27 34, eller e-post: rita.mari.keiseras@levanger.kommune.no

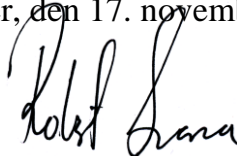
Saksnr	Innhold
PS 63/11	Valg av utvalg, råd og nemnder i Levanger kommune 2011 - 2015.
PS 64/11	Plan for frivillighetspolitikk
PS 65/11	Status - arbeidet med MOT i Levanger kommune.
PS 66/11	Skogn barne- og ungdomsskole - Byggeregnskap
PS 67/11	Bevaringsprogram for arkeologiske kulturminner (BARK)
PS 68/11	Forlengelse av forsøket med Innherred samkommune - søknad til Kommunal- og regionaldepartementet
PS 69/11	Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer. Offentlig høring.
FO 13/11	<i>Spørsmål fra Svein Erik Veie (DNA) - Gatebruksplan for Levanger</i>

Før møtet settes vil det bli avholdt ekstraordinær generalforsamling oppløsning/avvikling av Staup Natur- og Aktivitetsbarnehage AS, jfr. egen innkalling.

Orienteringer:

- Informasjon fra MOT med kulturelt innslag v/Sundas Afridi og Marte Kristine Lyster.

Levanger, den 17. november 2011


Robert Svarva
ordfører

OBS!!!!
Saklisten med vedlegg er tilgjengelig på kommunens hjemmeside:
<http://www.levanger.kommune.no/>

Innhold

Valg av utvalg, råd og nemnder i Levanger kommune 2011 - 2015.....	3
Plan for frivillighetspolitikk.....	4
Status - arbeidet med MOT i Levanger kommune.	8
Skogn barne- og ungdomsskole - Byggeregnskap.....	12
Bevaringsprogram for arkeologiske kulturminner (BARK).....	14
Forlengelse av forsøket med Innherred samkommune - søknad til Kommunal- og Regionaldepartementet	17
Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer. Offentlig høring.	20
FO 13/11 Spørsmål fra Svein Erik Veie - Gatebruksplan for Levanger.....	30



Levanger kommune
Sakspapir

Valg av utvalg, råd og nemnder i Levanger kommune 2011 - 2015.

Saksbehandler: Rita-Mari Keiserås	Arkivref: 2011/8454 - /
E-post: rita.mari.keiseras@levanger.kommune.no	
Tlf.: 74052716	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Levanger kommunestyre	26.10.2011	57/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	63/11

Forslag til vedtak:

Valgnemndas forslag på medlemmer til utvalg, råd og nemnder i Levanger kommune, perioden 2011-2015, legges fram i møtet.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

[Kommunestyrets møte 28.09.11, sak 55/11.](#)

[Kommunestyrets møte 26.10.11, sak 57/11.](#)



Levanger kommune

Sakspapir

Plan for frivillighetspolitikk

Saksbehandler: Guri Marjane Sivertsen	Arkivref: 2011/8070 - /
E-post: guri.marjane.sivertsen@levanger.kommune.no	
Tlf.: 74052901	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Driftskomiteen i Levanger	19.10.2011	19/11
Levanger formannskap	04.11.2011	84/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	64/11

Saksprotokoll i Levanger formannskap - 04.11.2011

Forslag i møte:

Karl M. Buchholdt (V) fremmet følgende tilleggsforslag:

Planen - Tilleggsforslag punkt 9.0:

- Kommunen bør opprette en arena for kontinuerlig dialog med frivillig sektor
- Frivillig sektor bør involveres i planprosesser der det er naturlig

Avstemning:

Innstillingen enstemmig tiltrådt.

Buchholdts tilleggsforslag avvist med 5 mot 4 stemmer.

INNSTILLING:

Plan for frivillighetspolitikk vedtas med følgende justeringer:

- Handlingsplanen justeres slik at den harmonerer med Økonomiplanens oppbygging og ansvarsdeling.
- Det legges inn et nytt tiltak: Utarbeide oversikt over frivillighetens ønsker og muligheter til å løse oppgaver.

Saksprotokoll i Driftskomiteen i Levanger - 19.10.2011

Orientering i møte:

Prosjektleder Åse Saltvik orienterte fra arbeidet i prosjektgruppa.

Forslag i møte:

Ingen.

Avstemning:

Rådmannens forslag til innstilling enstemmig tiltrådt.

INNSTILLING:

Plan for frivillighetspolitikk vedtas med følgende justeringer:

- Handlingsplanen justeres slik at den harmonerer med Økonomiplanens oppbygging og ansvarsdeling.
- Det legges inn et nytt tiltak: Utarbeide oversikt over frivillighetens ønsker og muligheter til å løse oppgaver.

Rådmannens forslag til innstilling:

Plan for frivillighetspolitikk vedtas med følgende justeringer:

- Handlingsplanen justeres slik at den harmonerer med Økonomiplanens oppbygging og ansvarsdeling.
- Det legges inn et nytt tiltak: Utarbeide oversikt over frivillighetens ønsker og muligheter til å løse oppgaver.

Hjemmel/bakgrunn for saken:

Vedtak i Formannskapet 16.11.09 – sak 111/09 – Pilotprosjekt frivillighet – kommunal organisering.

Vedlegg:

Prosjektgruppas forslag til Plan for frivillighetspolitikk.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I 2007 kom Regjeringens Frivillighetsmelding, Stortingsmelding(Stm.) nr.39(2006-2007) ”*Frivillighet for alle*”. Meldingen tok for seg ulike områder hvor frivillig innsats spiller en betydelig rolle for samfunnet, og pekte blant annet på følgende (kap.26.6. s. 198): ”*Det er en mangel på samlet frivillighetspolitikk i kommunene, og også manglende forståelse for hvilken rolle frivillige virksomheter kan og bør spille i kommunene*”. Dette var bakgrunnen for at det i forbindelse med ordførersamarbeidet ”Byer i Midt-Norge”(ni bykommuner) ble initiert et prosjekt for utforming av en frivillighetspolitikk i hver av de ni kommunene.

Kommunene søkte høsten 2008 om økonomisk midler til å starte samarbeidsprosjektet og etter positiv tilbakemelding fra Kirke- og kulturdepartementet, med regionale utviklingsmidler og egenandeler fra hver kommune, ble samarbeidsprosjekt ”Fra pilot til skvadron” etablert. Hovedmålsetting med prosjektet var at hver av de ni byene, på ulike måter skulle utarbeide en plan for frivillighetspolitikk forankret i kommunalt planverk.

Levanger formannskap vedtok i november 2009 at kommunen ville delta i prosjektet. Lokal prosjektgruppe ble oppnevnt og kulturenheten fikk prosjektlederansvar. Leder ved Levanger Frivilligsentralen fungerte som prosjektleder, på vegne av kulturenheten.

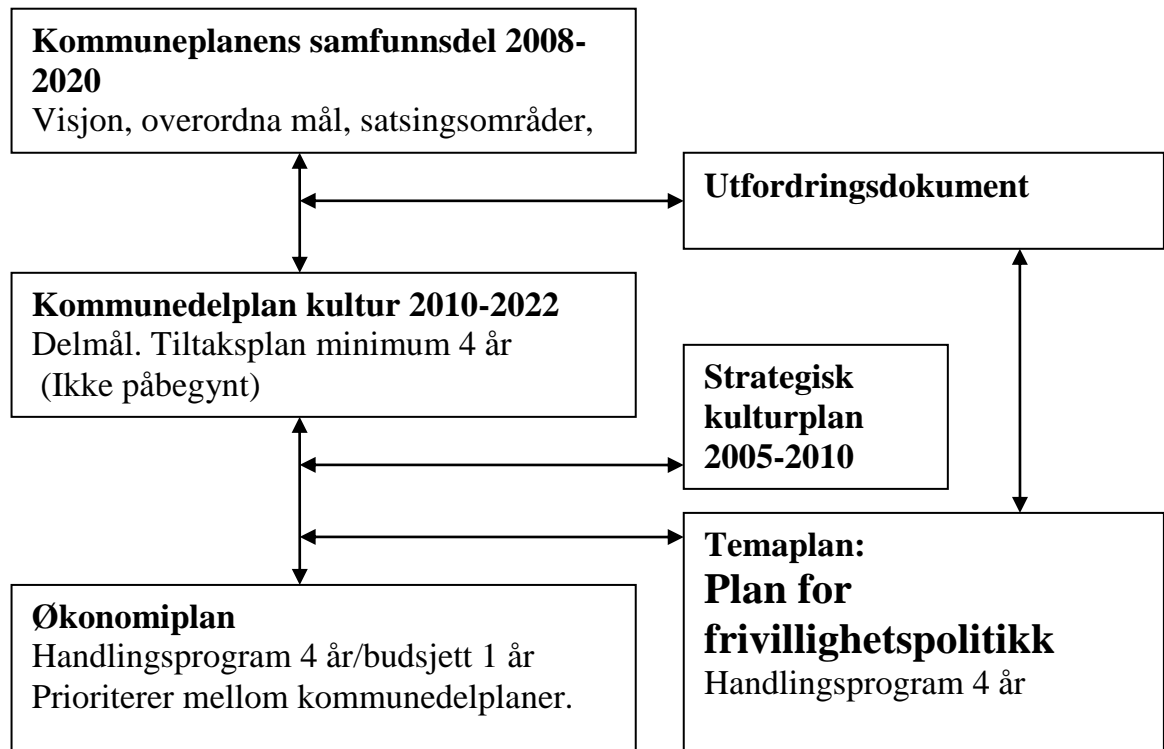
Prosjektgruppen i Levanger har bestått av:

- Irene Haugskott, Frol Sanitetsforening
- Marna Granås, Frol Sanitetsforening
- Jann Karlsen, Den norske kirke
- Steinar Mikalsen, leder, Rådet for likestilling av funksjonshemmede
- Per Aunet, Eldres Råd

Frode Hallem, allmenn kultur
 Gunvor Galaaen, leder i Innvandrertjenesten
 Tore Fjerdings, leder i Helse- og rehabilitering
 Åse Saltvik, leder, Levanger Frivilligsentral

Sammenheng med andre kommunale planer:

I kommuneplanens samfunnsdel (2008-2020), vedtatt i Levanger kommunestyre 10.12.2008 står det flere mål og veivalg om å styrke frivilligheten og legge til rette for frivillig innsats på flere områder. Dette er de overordnede mål og veivalg for Levanger kommune, og dermed også for temaplanen Plan for frivillighetspolitikk 2012-2016.



Vurdering:

Kartlegging av samarbeid mellom frivilligheten og offentlig sektor er et krevende arbeid. Prosjektgruppa har gitt oss et bilde av at frivillig arbeid er svært variert og foregår i mange former. Kartleggingsmaterialet ble presentert for frivilligheten i et møte på Frivillighetssentralen våren 2011 og gjennom et framtidswerksted i etterkant av møtet ble ønsker for videre samhandling drøftet. På bakgrunn av prosjektarbeidet og den informasjonen dette frembrakte, utarbeidet prosjektgruppen et forslag til en tiltaks- og handlingsplan for frivillighetspolitikken i Levanger kommune. Prosjektgruppen har gjort et vel gjennomført arbeid, og levert en plan som gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med tilrettelegging for frivillig sektor.

Prosjektgruppa hadde et av sine hovedfokus på rekruttering av frivillige til innsats for enslige mindreårige flyktninger i Levanger. Dette er en gruppe mennesker som har et stort behov for hjelp og støtte til integrering. Gjennom et informasjonsmøte høsten 2010 ble lag og organisasjoner og andre utfordret til innsats på ulike områder. Kun noen få meldte interesse, langt fra så mange som det var behov for.

Dette er et godt eksempel på at kommunens behov og frivillighetens ønsker og muligheter ikke alltid sammenfaller. Derfor er det like viktige å kartlegge hva frivillig sektor ønsker og har mulighet for å gjøre, som å kartlegge kommunens behov for frivillig innsats. Slik kan man i større grad legge til rette for det frivillig sektor selv ønsker å bidra med. Dette kan føre til at man får frivillig innsats på områder kommunen selv ikke har tenkt på som aktuelle. Rådmannen foreslår at en slik kartlegging blir et nytt tiltak i planen. Denne kartleggingen er det naturlig at Levanger Frivilligsentral får ansvar for. Det bør, som planen foreslår, i større grad initieres bruk av samhandlingsavtaler mellom kommunen og frivillige organisasjoner for å få rammer for de oppgavene som skal løses. For eksempel har Levanger kommune en "Lokalsamfunn med MOT"-avtale med Stiftelsen MOT. Gjennom denne avtalen kan det forebyggende arbeidet utvikles videre bl.a. i form av samhandlingsavtaler med aktører i nærmiljøet for å løse oppgaver. Slike avtaler må initieres i langt større grad der det er oppgaver frivillig sektor kan og vil løse.

Levanger kommune bidrar med en god del midler i form av tilskudd til lag og foreninger i dag. I årene framover bør tilskuddene i større grad vris fra ordinær drift og mer mot aktiviteter hvor det er sammenfall mellom kommunens behov og frivillig sektors muligheter og ønsker.

Det er nødvendig å justere handlingsplanen for 2012-2016 slik at den harmoniseres i forhold til økonomiplanen. Samtidig må en også foreta en gjennomgang av hvilket organ som skal være ansvarlig for tiltakene i handlingsplanen. Tiltak med økonomiske konsekvenser vil da lettere kunne overføres til økonomiplanen.



Levanger kommune

Sakspapir

Status - arbeidet med MOT i Levanger kommune.

Saksbehandler: Hartvik M Eliasson	Arkivref: 2009/9253 - /
E-post: hartvik.eliasson@levanger.kommune.no	
Tlf.: 74052707	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Levanger kommunestyre	23.11.2011	65/11

Rådmannens forslag til vedtak:

Status for arbeidet med Lokalsamfunn Med MOT (LMM) i Levanger kommune tas til etterretning.

Hjemmel/bakgrunn for saken:

Lokalsamfunn med MOT-avtale mellom Levanger kommune og MOT inngått 14.10.10.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

[Evalueringsrapport MOT](#)

Saksopplysninger:

Levanger har vært MOT kommune fra 1.7.2002 og hadde en samarbeidsavtale med MOT til 2007. Til og med 2007 omfattet avtalen kun ungdomsskolene. Høsten 2007 ble det inngått en ny og utvidet avtale. Kommunestyret godkjente 21.11.2007 en ny og utvidet avtale – Lokalsamfunn med MOT (LMM) med virkning fra 1.1.2008.

LMM er en implementeringsmodell som skal synliggjøre at MOT ikke er et ensidig skoleprogram, men må sees i en helhetssammenheng. Det skal synliggjøre lokale nettverk og arbeide aktivt for involvering av lokale lag og organisasjoner. Pr. i dag er det 118 kommuner som har inngått tilsvarende avtaler med MOT.

Hva er MOT?

”MOT er en ideell organisasjon som ønsker å:

- Bevisstgjøre ungdom til å velge slik at de mestrer livet sitt.
- Styrke ungdomsmot til å ta vare på seg selv og hverandre.
- Jobbe holdningskapende med fokus på verdier, valg og tro på egne krefter.

MOTs oppfordring er vis mot – ta egne valg.

MOTs visjon er ”varmere og tryggere oppvekstmiljø.”

LMM i Levanger:

Ungdomsskolen:

Kommunen har nå til sammen 9 informatører fordelt på alle ungdomskolene som er ansvarlig for å gjennomføre MOTs program.

Sjefsgården:

I tillegg har sjefsgården blitt MOT skole fra høsten 2010 som den eneste av sitt slag i landet.

Videregående skole:

Levanger videregående er også MOT skole. De inngår ikke i den kommunale avtalen vi har med MOT, men vi har samarbeider med dem i flere sammenhenger, blant annet i forbindelse med arrangement samt skolering av ungdommer.

Ungdom med MOT(UMM):

Informatørene har opplæring av en del niendeklassinger som ønsker å stå fram som aktive MOT-informatører i sjuendeklasser.(7-8-9 ere.) Dette har vist seg å være en suksess i arbeidet med å forberede overgangen mellom barneskole og ungdomsskole. En tilsvarende ordning(1-2-3 ere) benyttes i videregående skole.

Diverse arrangement:

Våren 2010 gjennomførte vi i samarbeid med MOT sentralt et større felles arrangement på videregående skole, hvor alle elevene i ungdomsskolen og videregående deltok. Her hadde flere elever framføring av ulike musiske innslag fra scenen.

MOT til å glede dagen arrangeres hvert år den 23. november arrangeres ”MOT til å glede dagen”. Mange tusen ungdommer deltar i MOTs program i skolen, og denne dagen har de alle et felles mål - å glede andre mest mulig med små midler! Denne dagen oppfordrer MOT ungdom og voksne over hele landet til å spre glede!

I Levanger har ungdommene blant annet spredt glede på eldresentre, barnehager etc.

Ellers har skolene gjennomført ulike arrangement hvor MOT har stått sentralt.

Møter:

Kommunens MOT-koordinator har jevnlig møter med informatørene for å følge opp arbeidet. I tillegg har en hatt årlige evalueringsmøter med enhetsledere for skolene I dagens avtale understrekes det viktigheten av forankring på lederplan i kommune og skole som forplikter ledere blant annet til å gjennomføre tiltak som er besluttet.

Samarbeid/avtaler:

Etter at Levanger ble LMM har vi etablert avtaler med flere lag og organisasjoner. Pr. i dag har vi avtaler med Levanger håndballklubb, Levanger ungdomsklubb og Levanger fotballklubb, Sportsklubben Nessegutten, Frol il - orientering samt Ytterøy idrettslag. Det arbeides kontinuerlig for å få med flere i teamet. Det må imidlertid understrekes at det er viktigere med kvalitet enn kvantitet. Det er viktig at de som tegner avtale ønsker å stå på MOTs program.

Alle som inngår en avtale får tilbud om en MOTskolering av trenere og tillitsvalgte i klubben/laget. I tillegg får de en bok med tips og ideer.

Vi forsøker å gjennomføre årlige samlinger for nye trenere/tillitsvalgte for lag som har kontrakt.

Samarbeid med næringsliv:

Magneten er Norges eneste kjøpesenter som har inngått avtale med MOT. Fra 2012 vil de ikke lenger ha en avtale med MOT sentralt, men vil fortsatt støtte det lokale MOT arbeidet her i Levanger..

I forbindelse med Sparebank1 sin i åpning her i Levanger var ungdommer fra MOT invitert til å fortelle om MOT arbeidet i kommunen.

Ambassadører:

En av at en av kommunens fremste idrettsutøvere Eldar Rønning er en sentral MOT ambassadør. I tillegg har vi Julie Vikestad Olsen som er lokal MOT ambassadør.

Ellers kan nevnes at tidligere spiller i Sverre/ Levanger fotballklubb Kristoffer Paulsen Vatshaug, Molde fotballklubb i høst mottok en egen MOT-pris for at han har vist samfunnsengasjement og gode holdninger.

Mot-Camp

Høsten 2011 åpnet Mot en såkalt MOT-Camp ved Gråkallen, Byamarka i Trondheim. MOT-Camp er et dugnadsbasert inspirasjonssenter, som åpnet 1. september 2011. MOT-Camp er det første av sitt slag i Norge og et pionerkonsept innenfor sitt område.

Gjennom deltagelse/kursing her blir ungdommene bevisstgjort på viktigheten av å være gode rollemodeller. Målet er å styrke ungdoms innsikt i hvem de er, hva de vil, og hvor de vil. I tillegg benyttes MOT-Camp til sertifisering av nye informatører.

To elever fra Levanger videregående skole deltok i høst sammen med ungdommer fra andre kommuner i landet.

Økonomi:

Total årlig kostnad er kr. 500.000,-. Midlene disponeres ved frikjøp av lærere/informatører i skolene, årlig avgift til MOT, samt midler til skolering av ungdommene, kompensasjon til skyss, materiell etc. og noe kompetanseutvikling.

Tilbakemeldinger/evaluering av programmet:

For arbeidet lokalt i Levanger var det en inspirasjon for alle MOT medarbeidere at informatør Karianne Westerdal Skreden som arbeider ved Nettet ungdomsskole i 2009 ble kåret til årets informatør i region Nord som omfatter alle fylker fra Sør-Trøndelag og nordover.

I tillegg mottok Levanger i 2010 pris som beste Lokalsamfunn med MOT i region Nord som omfatter alle MOT kommuner i 2010.

Juryen uttalte følgende:

"En av styrkene til Levanger er at de er veldig gode på delegering av oppgaver. Den lokale MOT ledelsen er strukturerte, og gode til å lede MOT teamet. Informatørene gjør

en god jobb, og Levanger har høy score på undersøkelser.

Er en av pilotene i LMM og har vært viktig i utviklingen av modellen LMM”.

I møte 03.11.11 med regionleder for Midt og Nord-Norge distriktsleder Magnus Bjørgan i MOT kom det fram at ungdomsskolene i Levanger som hadde deltatt i desemberundersøkelsen hadde et høyt score som samsvarte godt med landsgjennomsnittet og eller var over dette. Her er eksempel på uttalelser fra elever i ungdomsskolene i Levanger:

•” MOT kan ikke bli stort bedre, men vi kunne ha hatt det oftere. Vi har et kjempebra klassemiljø”

•”Jeg gleder meg alltid til MOT-besøkene og etterpå er jeg uvanlig glad og inspirert. MOT har hjulpet meg gjennom ungdomsskolen på en veldig positiv måte. Jeg er selv UMM og jeg synes det var en fantastisk opplevelse! ”

•”Det bidrar til å hjelpe ungdom gjennom ungdomstida.”

PROBA Samfunnsanalyse har laget en evalueringsrapport av MOT i ungdomsskolen, som ble ferdig i september 2011. Denne omfattende evalueringen er både en sammenligningsundersøkelse og en før- og etterundersøkelse. PROBA samfunnsanalyse er et selskap som leverer samfunnsvitenskapelige analyser i form av utredning, forskning og rådgivning. Ca 450 elever fra 21 MOT-skoler og ca 450 elever fra 21 kontrollskoler er fulgt over tre år. Første måling ble gjort høsten 2008 i 8. klasse og siste måling ble gjort våren 2011 i 10. klasse. Helsedirektoratet har gitt støtte til evalueringen i alle tre årene.

Kortresymé av konklusjonen i rapporten:

”Vi finner at MOT har en positiv betydning for ungdommenes selvtillit, optimisme og mot. Når det gjelder elevenes oppfatning av skole- og klassemiljø, trivsel og mobbing beskytter MOT i mot de mest negative utslagene i ungdomstiden. Det er færre som trives dårlig, færre som ikke har noen venner, færre som opplever klasse- og skolemiljøet som dårlig, og færre som blir mobbet ofte.”

Vurdering:

Arbeidet som legges ned i ungdomskolene er fortsatt bærebjelken i MOT arbeidet.

Det har i høst vært mediainnslag som har vist at noen kommuner i Nord-Trøndelag har vedtatt å si opp avtalen med MOT. I Levanger har vi entusiastiske informatører som bidrar til at vi får mange gode tilbakemeldinger fra elever både i grunnskole og videregående skole. Vi har fått gode tilbakemeldinger fra elever både i ungdomsskolen og videregående skole.

Rådmannen mener at MOT sammen med andre program i skolen i betydelig grad bidrar til å styrke ungdommenes sosiale kompetanse. Dette er også i tråd med føringer i kommunaldelplan oppvekst. Vi mener derfor er en god investering i å satse på MOT. I Levanger har vi alle forutsetninger for å lykkes med mange positive/entusiastiske medarbeidere både i og utenfor skolen.



Levanger kommune
Sakspapir

Skogn barne- og ungdomsskole - Byggeregnskap

Saksbehandler: Håkon Lorås	Arkivref: 2007/2504 - /A20
E-post: hakon.loras@levanger.kommune.no	
Tlf.: 74052824	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Levanger formannskap	04.11.2011	85/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	66/11

Saksprotokoll i Levanger formannskap - 04.11.2011

Forslag i møte:

Ingen.

Avstemning:

Rådmannens forslag til innstilling enstemmig tiltrådt.

INNSTILLING:

Byggearbeidene ved Skogn BU er gjennomført med et forbruk på kr. 110.963.032,- som er innenfor kostnadsramma på kr. 111.000.000.

Byggeregnskapet godkjennes.

Rådmannens forslag til innstilling:

Byggearbeidene ved Skogn BU er gjennomført med et forbruk på kr. 110.963.032,- som er innenfor kostnadsramma på kr. 111.000.000.

Byggeregnskapet godkjennes.

Hjemmel/bakgrunn for saken:

Ingen

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Kommunestyrets saker 21/08 og 38/09.

Saksopplysninger:

Følgende finansiering er gitt til prosjektet:

- Budsjett 2007 1 mill kroner til forarbeider og utredninger
- Budsjett 2008 30 -----"----- til bygging
- Budsjett 2009 75 -----"----- til bygging og inventar

- Budsjett 2010 5 -----”----- til bygging og inventer

Prosjektet er gjennomført som en todelt totalentreprise.

Byggearbeidene inklusive inventar og utstyr er gjennomført for en samlet kostnad på kr.110.963.032.

Av dette er ca. 5 mill kroner medgått til inventar og utstyr.

Når prosjektet er gjennomført som en totalentreprise er det ikke mulig å si hva de enkelte delarbeidene har kostet.

Elever og ansatte var i byggeperioden installert i midlertidige lokaler med barnetrinnet i paviljonger på et område ved Norske Skog, og ungdomstrinnet i lokalene etter videregående skole på Frol.

Svømmehallen var i bruk i byggeperioden av både skoler og private, mens Skognhallen bare delvis var i bruk av lag og foreninger.

For å oppnå en mest mulig sikker elevtransport er arealene for bil- og busskjøring laget i samråd med Trønderbilene.

Utearealene har fått en helt ny utforming og det er kjøpt til 6 dekar nytt areal der bl.a sykkeløype og ny ballbane er plassert. Terrenget er oppbygd for diverse lekeaktiviteter og det er bygget egne områder for biler og sykler.

Oppvarmingen skjer via et eget flisfyringsanlegg som eies og driftes av Innherred Biovarme AS.

Kommunen har inngått en avtale med selskapet om kjøp av energi til oppvarming og varmt tappevann for en periode på 20 år. Svømmehallen og Skognhallen er også tilknyttet dette anlegget.

Prosjektet er gjennomført innfor oppgitt byggetid og uten skader av betydning på verken personer eller anlegg.

Kostnadene for byggearbeidene gir en gjennomsnittlig brutto kvadratmeterpris på ca. kr. 14.100,-. Da er ikke arealene for småtrinnet medregnet.

Her ble det bare mindre endringer/tilpasninger.

Vurdering:

Skogn barne – og ungdomsskole har fått gode og tidsmessige lokaler for alle klassetrinn og alle aktiviteter.

Innemiljø og universell utforming er ivaretatt på en god måte.

Skolen har fått moderne og gode lokaler for en rimelig kvadratmeterpris.

Trafikksikkerheten er god ved at all biltrafikk nå skjer utenfor elevarealene.



Levanger kommune

Sakspapir

Bevaringsprogram for arkeologiske kulturminner (BARK)

Saksbehandler: Guri Marjane Sivertsen E-post: guri.marjane.sivertsen@levanger.kommune.no Tlf.: 74052001	Arkivref: 2011/8652 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Driftskomiteen i Levanger	16.11.2011	23/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	67/11

Saksprotokoll i Driftskomiteen i Levanger - 16.11.2011

Forslag i møte:

Ingen.

Avstemning:

Rådmannens forslag til innstilling enstemmig tiltrådt.

INNSTILLING:

Halsstein bygdeborg foreslås som kommunens kulturminne i det nasjonale programmet for bevaring, skjøtsel og tilrettelegging av automatisk freda kulturminner og kulturmiljøer (BARK).

Rådmannens forslag til innstilling:

Halsstein bygdeborg foreslås som kommunens kulturminne i det nasjonale programmet for bevaring, skjøtsel og tilrettelegging av automatisk freda kulturminner og kulturmiljøer (BARK).

Hjemmel/bakgrunn for saken:

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Saksopplysninger:

Riksantikvaren har bestemt å iverksette ett nasjonalt program for bevaring, skjøtsel og tilrettelegging av automatisk freda kulturminner og kulturmiljøer (arkeologiske kulturminner). Dette etableres som et program fra og med 2011 og fylkeskommunene er gitt i oppdrag å forestå utvalg av arkeologiske kulturminner og kulturmiljøer i løpet av 2011.

Det er viktig at utvalgte arkeologiske kulturminner og kulturmiljøer gis en god tilrettelegging og skjøtsel slik at de kan sikres for fremtiden og gi god formidling. Formidling av slike kulturminner og kulturmiljøer vil bidra til å øke kunnskapen om dem og gjennom dette gi forståelse for det vern disse kulturminnene og deres kulturmiljø er underlagt (den automatiske fredningen av disse kulturminnene ble første gang bestemt av Stortinget i 1905).

Hva er BARK?

BARK skal være et program hvor til sammen ca. 450 utvalgte arkeologiske kulturminner og/eller kulturmiljøer velges ut i hele Norge. Det er et effektmål at et representativt utvalg av slike kulturminner og kulturmiljøer velges ut. Utvalget må forsøksvis speile bestanden av slike kulturminner innen fylket. Målet for programmet er at et representativt utvalg av arkeologiske kulturminner og kulturmiljøer skal sikres gjennom langsiktig skjøtsel og gjøres tilgjengelig for publikum innen 2020.

Det er ikke bare ett enkelt kulturminne som kan velges ut; men også ett område med en særlig tetthet av arkeologiske kulturminner, eller hvor et antall slike inngår i en historisk helhet.

Fylkeskommunen skal levere en liste med forslag over kulturminner fra Nord-Trøndelag før utgangen av 2011. Kommunene har frist til 1. desember med å komme med sine forslag. Det er ikke sikkert at det vil bli kommunens foreslåtte kulturminne som velges, da fylkeskommunen må ta hensyn at et representativt utvalg av kulturminner/kulturmiljøer velges ut.

Se mer her:

<http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=131665>

Vurdering:

Vi har svært mange arkeologiske kulturminner/kulturmiljø i Levanger kommune. Disse er av ulik art og fra mange tidsepoker. Et av de mest interessante kulturminnene i kommunen, i både regional og nasjonal sammenheng, er Halssteinen bygdeborg.

Hvorfor er dette kulturminnet spesielt?

Halssteinen er en av ca. 35 kjente bygdborger i Midt-Norge, og en av ca. 400 i hele Norge. Bygdeborgene i Norge er en kulturminnekategori som er lite undersøkt.

Halssteinen er en av de største bygdeborgene vi kjenner i Midt-Norge. Borgen står i en særstilling i nasjonal sammenheng pga den spesielle plasseringen. Den ligger nede i bygda, like ved en havn, ikke langt inne i landet som andre bygdborger. Den har også en unik struktur og oppbygging i forhold til andre bygdborger. I tillegg er det påvist tjukke kulturlag som vitner om bosetting inne i borgen over en lengre periode.

Hva var det som foregikk på Halssteinen? Hvorfor ble den enorme muren bygd? Hvorfor har den brent ned, for å bli bygd opp igjen? Hva slags aktiviteter var det der inne? Hvor lenge var den i bruk? Arkeologene har foreløpig flere spørsmål enn svar.

De vet at borgen ble anlagt rundt Kristi fødsel og at den mest aktive bruksfasen var i yngre romertid og folkevandringstid (AD 200-600). Funn i Sverige tyder på at bygdborger av denne størrelse var befestede gårder for en eliteklasse i samfunnet. Halssteinen kan ha vært en slik befestet gård/borg hvor en høytstående familie bodde

med husdyr, tjenere, slaver og bevæpnede menn. Undersøkelser har påvist mulige veggvoller etter langhus på ca. 30 m.

Halssteinen ligger i et område hvor det finnes gravfelt og gravminner som vitner om stor rikdom. Gravhaugen på Alstadhaug er trolig bygd i eldre jernalder, og flotte gjenstander funnet i gravfeltet på Geite er importert fra Romerriket i eldre jernalder.

Hvor kom rikdommen og maktgrunnlaget fra? Det er sannsynlig å tenke seg at den store jernproduksjonen som foregikk i Frolfjellene i samme tidsepoke kan være noe av grunnlaget. Produksjonen var så omfattende at den måtte ha vært ment for eksport. Produksjonen var på topp ca. AD 200. Halssteinen må ha vært viktig for å verne om makt og verdier. Spor etter brann og ødeleggelse viser at borgen antagelig har vært angrepet flere ganger.

Det er gjort lite for bevaring, skjøtsel og tilrettelegging fram til i dag. Kommunen eier grunnen som Halssteinen bygdeborg ligger på. Friområde Halsstein ble etablert i 1993. Området leies ut som beiteområde for sau. Dette er et viktig tiltak for å drive vegetasjonsskjøtsel på området, slik at det ikke gror ned. Dette tiltaket er gjort i samråd med fylkeskommunen. Området er heller ikke tilrettelagt i særlig grad. Noe skilting med informasjon er satt opp inne på området i samarbeid med fylkeskommunen. Arkeologer fra Vitenskapsmuseet har i sommer undersøkt ei gravrøys inne på området. Gravrøysa var delvis ødelagt, og stod i fare for å bli mer ødelagt slik at informasjon gikk tapt. Funn fra gravrøysa er nå registrert, og røysa er rekonstruert.

Ved å få Halssteinen med på det nasjonale programmet for bevaring, skjøtsel og tilrettelegging av automatisk freda kulturminner og kulturmiljøer (BARK), vil dette viktige kulturminnet bli løftet fram. I løpet av BARKs tiårige programperiode er målet at alle de rundt 450 arkeologiske lokaliteter skal sikres og gjøres tilgjengelige for publikum.



Levanger kommune
Sakspapir

Forlengelse av forsøket med Innherred samkommune - søknad til Kommunal- og Regionaldepartementet

Saksbehandler: Bjørn Petter Salberg	Arkivref: 2009/4146 - /026
E-post: bjorn.petter.salberg@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74052720	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	09.11.2011	30/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	68/11
Verdal kommunestyre		

Saksprotokoll i Samkommunestyret - 09.11.2011

Forslag i møte:

Høyre v/Andreas J. Hjelmstad fremmet følgende forslag til nytt pkt. 4:
“Administrasjonen bes om å starte arbeidet med en konsekvensutredning av sammenslåing av Verdal kommune og Levanger kommune.”

Avstemning:

Det ble først votert over innstillinga som ble enstemmig vedtatt.
Det ble deretter voter over forslaget fra Høyre som falt med 3 mot 13 stemmer.

VEDTAK:

1. Det søkes om 1 år forlengelse av forsøket med Innherred samkommune identisk med inneværende periode fra 01.01.2012.
2. Samarbeidsavtalen mellom Levanger og Verdal kommuner forlenges frem til 31.12.2012.
3. Ordføreren i Verdal velges som samkommuneordfører i forsøksperioden.

Administrasjonssjefens forslag til vedtak:

1. Det søkes om 1 år forlengelse av forsøket med Innherred samkommune identisk med inneværende periode fra 01.01.2012.
2. Samarbeidsavtalen mellom Levanger og Verdal kommuner forlenges frem til 31.12.2012.
3. Ordføreren i Verdal velges som samkommuneordfører i forsøksperioden.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Innherred samkommune ble opprettet med hjemmel i Lov om forsøk i offentlig forvaltning som et prøveprosjekt 1. januar 2004 for å ”prøve ut og videreutvikle en ny organisering av interkommunalt samarbeid som skal gi innbyggerne i deltakerkommunene bedre tjenester, effektiv offentlig ressursbruk, grunnlag for helhetlig politisk styring over regionale oppgaver og styrkede fagmiljøer.”

Samkommunestyret vedtok den 3. mai 2007 (sak 15/07) å søke om nytt fireårig forsøk med Innherred samkommune fra 1. januar 2008 og godkjente prosjektplan og mandat for å iverksette en prosess for utvikling av Innherred samkommune med sikte på forsøk i fire nye år.

Kommunestyret i Verdal behandlet rapporten til prosjektgruppen den 3. september (sak 59/07) og kommunestyret i Levanger 5. september 2007 (sak 52/07) og ga sin tilslutning til å søke om nytt fireårige forsøk.

10. september 2007 søkte Levanger kommune og Verdal kommune om videreutvikling av forsøket med Innherred samkommune for perioden 1. januar 2008 - 31. desember 2011. Den 16. november svarer Kommunal- og Regionaldepartementet (departementet) med å godkjenne forlengelse for to år - frem til 31. desember 2009.

Kommunestyrene i Levanger og Verdal kommuner vedtok på nytt henholdsvis den 10. og 15. desember 2008 om å søke om forlengelse av forsøket med Innherred samkommune i fire år fra 01.01.2010. Søknaden ble sendt departementet den 28. mai 2009. Departementet godkjente søknaden jf. vedtak av 17. desember 2009. Forsøket ble innvilget for perioden 1. januar 2010 – 31. desember 2011. Departementet godkjente forsøket med hjemmel i forsøksloven § 3 tredje ledd siste setning - den foreslåtte lovfestingen av samkommunemodellen i kommuneloven.

Forsøksloven § 3 tredje ledd siste setning hitsettes:

"Dersom det er planlagt eller besluttet å gjennomføre reformer i samsvar med det forsøket gjelder, kan forsøksperioden forlenges fram til reformen trer i kraft"

Vurdering:

Med bakgrunn i at samkommunemodellen ikke vil bli lovfestet innenfor inneværende forsøksperiode må kommunen på nytt søke om forlengelse av forsøket. Departementet har i telefonsamtale med administrasjonen bekreftet at det kan søkes om forlengelse med hjemmel i forsøksloven § 3 tredje ledd siste setning. Forsøket bør gjelde for perioden 01.01.2012 -31.12.2012, da en eventuell lovfesting enten vil bli gjennomført den 01.07 eller 01.01. For at søknaden om forlengelse skal kunne godkjennes på en rask og smidig måte anbefaler departementet at forsøket forlenges identisk med inneværende periode. Før departementet kan behandle en søknad må det foreligge vedtak fra kommunestyrene i Levanger og Verdal som viser at kommunene ønsker forlengelse av forsøket.

Administrasjonssjefen foreslår at det søkes om nytt prøveprosjekt mens det jobbes med en lovfesting av samkommunemodellen i kommuneloven. Videre anbefales det et bytte av ordfører og administrasjonssjef slik at man følger valgperioden. Man starter da en ny

toårssyklus ved årsskiftet der ordføreren i Verdal blir samkommuneordfører. En følge av dette blir at rådmannen i Levanger blir administrasjonssjef for samme periode.



Levanger kommune
Sakspapir

**Konseptvalgutredning for transportløsninger på strekningen Trondheim - Steinkjer.
Offentlig høring.**

Saksbehandler: Åge Isaksen	Arkivref: 2010/5183 - /N01
E-post: aage.isaksen@innherred-samkommune.no	
Tlf.: 74048519	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	09.11.2011	29/11
Levanger kommunestyre	23.11.2011	69/11
Verdal kommunestyre		

Saksprotokoll i Samkommunestyret - 09.11.2011

Forslag i møte:

Ingen.

Avstemning:

Enstemmig

INNSTILLING:

Kommunen mener det er viktig og riktig å legge et høyt ambisjonsnivå for framtidsrettet og robust utvikling av regionen, både med samferdselsperspektiv og samfunnsperspektiv til grunn.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4. En realistisk forventning til investeringer og utvikling er at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane og løsningen for denne blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVUs anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes og det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Det er politisk vilje til å åpne for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet.

Administrasjonssjefens forslag til innstilling:

Kommunen mener det er viktig og riktig å legge et høyt ambisjonsnivå for framtidsrettet og robust utvikling av regionen, både med samferdselsperspektiv og samfunnsperspektiv til grunn.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4. En realistisk forventning til investeringer og utvikling er at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane og løsningen for denne blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVUs anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes og det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Det er politisk vilje til å åpne for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet.

Vedlegg:

Konseptutvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim - Steinkjer

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

Innledning/bakgrunn

Konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer er lagt fram for offentlig høring. Konseptvalgutredningen med

tilhørende vedlegg er lagt ut på vegvesenets hjemmeside for pågående prosjekter. KVVU-arbeidet har en egen hjemmeside med følgende lenke:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/trondheimsteinkjer>.

Utredningen følger som vedlegg, men på denne hjemmesida finnes også diverse grunnlagsrapporter.

Konseptvalgutredningen er utarbeidet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen. I bestillingen fra Samferdselsdepartementet er det presisert at jernbane skal inngå i utredningen. Utredningen skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging, og er utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket.

Konseptvalgutredning (KVVU) er et verktøy staten benytter for å fastlegge prinsipper og hovedretning for videre planlegging av store (>500 mill. kr) infrastrukturinvesteringer. Arbeidet gjennomføres etter en etablert metodikk, men arbeidet er ikke forankret i Plan og bygningsloven. Arbeidet bestilles av Samferdselsdepartementet og utføres av transportetatene. Arbeidet er et ledd i kvalitetssikring av tidligfase(KS1) og innebærer at tiltakshaver (her Statens vegvesen og Jernbaneverket) utarbeider en konseptvalgutredning (KVVU) som i ettertid gjennomgås og kvalitetssikres av eksterne konsulenter som har rammeavtale med Finansdepartementet. Formålet med kvalitetssikringen er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekt på et tidlig stadium. Det kvalitetssikrede utredningsarbeidet skal gi grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av konsept og videre planlegging. Valg av løsning, det vil si lokalisering og utforming, gjennomføres ved ordinær planlegging i henhold til bestemmelsene i Plan og bygningsloven. Prioriteringen av prosjektmidler vil fortsatt skje innenfor arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) og de årlige budsjettildelinger til transportetatene. Konseptvalgutredningene er viktige innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Problemstillinger

Planområdet dekker de syv kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Frosta er i tillegg betegnet som en sentral kommune i arbeidet. Dette fordi E6 er kommunens viktigste vegforbindelse/adkomstveg og at kommunens trafikale knutepunkt dermed er lokalisert på Åsen. De åtte kommunene som er nevnt foran betegnes som korridorkommunene i planområdet. Influensområdet til transportkorridoren er destinasjoner på veg- og jernbanens riksnett nord for Steinkjer og sør for Trondheim. I tillegg inngår tilknytninger langs aksene som E14 til Sverige, Meråkerbanen, fv705 til Selbu og Tydal samt fv755 til Fosen i influensområdet.

E6 er den eneste norske ferjefrie vegforbindelse mellom Trondheim og Nord-Norge. Vegen er en viktig del av det overordnede nasjonale transportnett med korridorer til utlandet og inngår følgelig i TERN (Trans European Road Network) som består av de viktigste europavegene. I tillegg til å være en viktig hovedvegforbindelse mellom landsdelene har E6 en viktig regional funksjon. Nordlandsbanen fra Trondheim til Bodø er jernbanens hovedbanestrekning mellom Sør-, Midt- og Nord-Norge, og en del av Trans-European Rail Network som utformes med henblikk på å oppnå sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring på tvers av landegrenser.

Tall fra Statisk sentralbyrå viser at det bor om lag 270 000 personer innenfor korridorkommunene. Arealbruken i korridorkommunene viser at det er en konsentrert bebyggelse som preger studieområdet. Gjeldende planstrategier for korridorkommunene viser at fortetting er strategi for en langsiktig utvikling. Arealstudier viser at dyrkamark utgjør hovedandelen av arealbruken i en avstand på 2 km på hver side av E6.

Pendlingen mellom kommunene på strekningen er høy sammenlignet med hva som er typisk i Norge for øvrig. Dette gjelder både for inn- og utpendling til byene, og de høye pendlingstallene tyder på at arbeidsmarkedet i regionen er godt integrert. Vegstrekningen har en lengde på 120 km, og reisetid med bil mellom Trondheim og Steinkjer er estimert til ca. 1 time og 45 minutt. Strekningen har varierende standard med vegbredde mellom 6 og 27 m. Trafikkmengden varierer i dag fra 6 000 kjøretøy/døgn (ÅDT) på de minst trafikkerte delene til opp mot ÅDT på 19 000 for de mest trafikkerte delene. Jernbanestrekningen mellom Trondheim og Steinkjer er om lag 125 km lang, og Trønderbanen har i dag en gjennomsnittlig reisetid på 2 timer og 7 minutt, noe som innebærer en lav gjennomsnittshastighet på kun 60 km/t. Det kjøres 12 godstog/døgn på strekningen. I 2006 var det 1,13 mill reisende (sum påstigende passasjerer på alle stasjoner) på Trønderbanenes lokaltog på strekningen Trondheim - Steinkjer, Røros - Trondheim og Støren - Trondheim. 88 % av kundegrunnlaget er på strekningen Trondheim - Steinkjer. Jernbanen preges av en umoderne infrastruktur og gammelt togmateriell, og i de siste årene har Trønderbanen opplevd en stagnasjon i passasjerveksten. Dette skyldes manglende kapasitet i banenettet til å øke frekvensen i høytrafikkperioder, samt at reisetiden er for lang i forhold til bil som er konkurransealternativet. Utfordringen er å tilby en infrastruktur som gir operatørene mulighet til å utvikle markedsposisjonen. Jernbanen har i dag for eksempel en liten tilgang til de tyngste reisemarkedene mellom Trondheim og Trondheim Lufthavn Værnes, som er et viktig reisemål på strekningen.

E6 og jernbanen innehar en viktig rolle for opprettholdelse av samfunnsfunksjoner tilknyttet transport av personer og gods nasjonalt. Dette gjør at sikkerhet og beredskapssituasjonen er omtalt nærmere i KVV-arbeidet i forhold til transportsystemets pålitelighet. På deler av transport-strekningen mangler det alternative omkjøringsveger. Spesielt kritisk er dette dersom E6 stenges over lengre tid, fordi enkelte av de omkjøringsvegene som i dag benyttes har for dårlig standard til å avvikle trafikken fra E6. Nærføring mellom stamveg og jernbane, det vil si at de så å si ligger i samme trasé, gir risiko for at en ulykke kan ramme begge transportnettene samtidig. Innenfor studieområdet er spesielt strekningen mellom Skatval og Åsen sårbar. Her har både veg og jernbane en mangelfull standard når det gjelder kurvatur, bredde og underbygning. Adkomst for nød- og nyttekjøretøyer er redusert på grunn av manglende forbikjøringsfelt i tillegg til at deler av strekningen er rasutsatt. Med forventede klimaendringer kan det antas at sannsynligheten for ulykker som følge av ras eller utglidning øker.

NSB har det mest omfattende kollektivtilbudet mellom Trondheim og Steinkjer, hvor det tilbys 20 avganger per dag i hver retning. Mellom Trondheim og Stjørdal tilbyr TIMEkspressen 20 avganger som en del av ruten Orkanger – Trondheim - Stjørdal. Sammen med toget har derfor Trondheim - Stjørdal god kollektivdekning. Mellom Trondheim og Namsos tilbys ekspressbuss med fire avganger per retning på hverdager. Mellom Namsos og Steinkjer er det i tillegg 6 avganger i hver retning per dag, og

mellom Steinkjer og Levanger 7 avganger i hver retning. Busstilbudet mellom Namsos og Steinkjer kan betraktes som en forlengelse av jernbanen.

På E6-strekningen Trondheim - Steinkjer, en strekning på 116 km er det i 8-årsperioden 2002-2009 registrert 261 ulykker. Tunnelene (Være-, Stavsjøfjell- og Helltunnelen) på strekningen Trondheim - Stjørdal bidrar til høye ulykkeskostnader for strekningen. Trafikken på strekningen er høy og tunnelene har bare ett løp. Strekningen Stjørdal - Åsen har imidlertid de høyeste ulykkeskostnadene, og det er møte- og uforkjøringsulykkene som fører til alvorligst skadegrad.

I perioden 2000-2009 er det rapportert 11 ulykker med personskade på jernbanestrekningen Trondheim - Steinkjer. Ulykkene resulterte i 8 døde, en alvorlig skade med varig mén og 3 alvorlige skader. En av ulykkene var sammenstøt mellom personbil og tog i planovergang (alvorlig skade). De øvrige ulykkene knytter seg til personer i spor, der 3 ulykker er lokalisert til planovergang.

Det er egne sykkelveger langs E6 på deler av strekningen, ofte i forbindelse med tettsteder og skoler. Andre steder kan lokalvegnettet fungere som et godt sykkeltilbud for transportsyklister, men store deler av strekningen har verken gang og sykkelveg eller egnet lokalvegnett.

I KVVU arbeidet skal det vurderes hvordan E6 og jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer kan utvikles for å tjene samfunnsutviklingen i de kommende tretti år på en best mulig måte. Det prosjektutløsende behovet er å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren. For at veg og jernbane skal bidra til å stimulere denne utviklingen har det vært vurdert som viktig med en langsiktig strategi for utvikling av transportnettet. Dette innebærer at prognoser for befolknings- og trafikkvekst, langsiktige strategier for by- og tettstedsutvikling og jordbruk og ambisjoner om en miljøvennlig transportsektor er lagt til grunn. Transportkorridorens utviklingsmuligheter er i arbeidet vurdert i forhold til dens betydning som del av stamnettet for veg og jernbane i Norge, som en transportkorridor i Nord- og Sør-Trøndelag og som del av lokalvegnettet for byer og tettsteder i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Transportkorridorens betydning som tilknytning til Selbu / Tydal og Fosen, og til E14 mot Meråker og Storlien, er også til en viss grad vurdert.

Konsekvenser

KVVU-arbeidet er basert på en behovsvurdering med utgangspunkt i fire innfallsvinkler til behov: nasjonale behov, etterspørselbaserte behov, interessegruppers behov og lokale/regionale myndigheters behov. Det overordnede målet er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Behovsanalysen for strekningen Trondheim - Steinkjer viser behov for økt pålitelighet, økt trafikkikkerhet samt reduserte reisetider og avstandskostnader i transportsystemet.

Målet om å begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturlandskap og dyrka jord er relevant for strekningen Trondheim - Steinkjer. Store deler av dagens veg- og jernbanetrasé går gjennom jordbruksarealer av høy kvalitet, og det er generelt viktig å etterstrebe en utvikling av transportsystemet som begrenser inngrep i nasjonalt viktig

dyrkamark. Omlegging av E6 forbi lokalsentra vil bidra til redusere dagens barrierer for samfunnsutvikling som vegen fører med seg. Dette i kombinasjon med knutepunkter i byer og tettsteder og oppgradering av sykkeltilbudet ved de samme områder kan stimulere flere byggeområder og større næringsaktivitet.

Overføring av trafikk fra veg til bane er en viktig satsning for å innfri de nasjonale miljømålene. Spesielt gjelder dette for gods, som er den transportformen som kan forventes størst vekst innenfor strekningen. Jernbanestrekningen Trondheim - Steinkjer er en del Nordlandsbanen, og det er behov for økt fremkommelighet og bedret kapasitet på denne for å bedre jernbanens konkurransedyktighet i forhold til veg for godstransporter mellom Sør og Nord-Norge. Omlegging av E6 og til dels også jernbane forbi tettsteder vil bidra til reduserte lokale miljøutslipp.

De viktigste behovene for de primære interessentene er oppsummert på følgende måte:

- Behov for forutsigbar og redusert reisetid på strekningen for å oppnå en effektiv region, med ett arbeids-, skole- og kompetansemarked på aksene Trondheim - Steinkjer
- Behov for et robust, trafikksikkert og mindre sårbart transportsystem som sikrer pålitelige transporter
- Behov for separering av lokal- og fjerntrafikk

Regionale og lokale myndigheters behov er i KVU-arbeidet uttrykt fra felles Fylkesplan der hovedmål for kommunikasjoner er uttrykt ved: Miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner. Gjennomgangen av behov ut i fra ulike innfallsvinkler munnar ut i et prosjektutløsende behov om å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren Trondheim - Steinkjer. Bakgrunnen for dette prosjektutløsende behovet er Trøndelagsfylkenes ønske om tettere samarbeid mellom kommuner og fylker slik at det trønderske næringslivet blir konkurransedyktig med de beste internasjonale aktørene. Bedret infrastruktur er nødvendig for å redusere reisetider på strekningen for å kunne nå målsettingen om en styrket felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Et bedre transporttilbud krever at flere transportmidler er attraktive for reiser langs korridoren. Dette innebærer fleksibilitet i forhold til skifte av transportmiddel og at infrastruktur for ulike transportmidler blir bedre samkjørt og at rutetidene for de ulike formene for kollektivtransport blir bedre koordinert. Dette er en forutsetning for å kunne overføre trafikk fra personbil til kollektiv. Det er i tillegg behov for å øke trafikksikkerheten på strekningen. Behovet understøttes av nasjonale mål for trafikksikkerhet og den vedtatte 0-visjon.

Med basis i behovsanalysen og det prosjektutløsende behov, er det definert følgende samfunns mål for transportsystemet på strekningen Trondheim - Steinkjer:

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

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

en firetrinnsmetodikk som hjelpemiddel for å komme frem til nye løsninger og kombinasjoner av løsninger.

Firetrinnsmetodikken innebærer at en skal vurdere tiltak som:

1. påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel
2. gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
3. forbedrer eksisterende infrastruktur
4. som omfatter nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur

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

De seks konseptene som presenteres er:

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

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

For en utfyllende beskrivelse av innholdet i de enkelte konsept henvises til KVU-rapporten.

Vurdering:

Strekningen mellom Trondheim og Steinkjer er en viktig del av det nasjonale transportnett, og effektene av foreslåtte utbedringstiltak vil ha positive effekter både regionalt og nasjonalt. Det er for eksempel en betydelig godstransport langs strekningen mellom landsdeler både på jernbane og på vei. Uforutsette hendelser vil derfor ha konsekvenser ut over regionale forhold, og utbedringer betraktes også som et nasjonalt anliggende. Det nasjonale perspektivet er også omtalt i KVU-rapporten, men momentet kunne ha vært enda mer framtredd enn det som er tilfelle i foreliggende rapport.

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

I rapporten konkluderes videre med at moderniseringskonseptet (konsept 1) har tilstrekkelige tiltak for å få den ønskede regionale utviklingen i regionen. Det er imidlertid andre effekter enn redusert reisetid som kan ha positive nasjonale og regionale effekter med noe økning av investeringene. Reduserte kjørekostnader for næringstransport, positive regionale virkninger og reduserte ulykkeskostnader er eksempler på nytte som øker for konsept 4 sammenlignet med konsept 1. Dette er effekter som vil være av betydelig verdi for utviklingen i Innherredsregionen.

Hovedmålet for kommunikasjoner i felles fylkesplan er miljøvennlige, trygge og effektive kommunikasjoner. Konseptene som er vurdert har varierende men i hovedsak god måloppnåelse for trygghet og effektivitet. Miljøeffektene er ikke like gode, og både konsept 1 og 4 medfører økte utslipp. For begge disse konseptene oppnås imidlertid bedre lokalmiljø i tettsteder. Andelen kollektivtrafikk er beregnet til 11 % for konsept 1 og 11,5 % for konsept 4, men overføringen mellom transportmidler kan være underestimert i KVVU-rapporten. For strekningen mellom Steinkjer og Trondheim kan betydelig reduksjoner i reisetid oppnås, og en målrettet og ambisiøs satsning på kollektivtilbudet langs strekningen vil være i tråd med regionale planer. Begge konseptene vil beslaglegge forholdsvis store areal med dyrka mark, for konsept 1 - 600 daa og for konsept 4 - 900 daa.

Utbyggingsrekkefølge må vektlegge redusert sårbarhet og økt sikkerhet ved at blant annet E6 Kvithamar- Åsen gjennomføres i fase 1. Denne strekningen har høyest ulykkeskostnader. Tiltaket er også omtalt i gjeldende NTP og behovet på denne strekningen var sentralt for det lokale/regionale initiativet i forkant av KVVU-arbeidet. Også ombygging av E 6 i Koabjørnga der dagens veg er smal og svingete uten omkjøringsmuligheter, må prioriteres i fase 1.

Det har vært og er fortsatt en klar prioritering i Midt-Norge om elektrifisering av Trønderbanen. Dette er det enkelttiltaket som har høyest prioritet langs strekningen, og det er avgjørende viktig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, blant annet på grunn av NSB's planlagte nyanskaffelse av togmateriell. Elektrifisering av Trønderbanen vil også gi betydelig reduksjon i utslipp av klimagasser og dessuten gi grunnlag for å realisere redusert reisetid med tog på strekningen.

I konseptvalgutredningen er det lagt til grunn delvis bompengefinansiering av veginvesteringene. Det er også vurdert mulig kryssfinansiering veg/bane med bompenger, men rapporten viser til at det forutsettes omfattende juridiske og økonomiske forarbeider for å avklare om en slik løsning er mulig. Foreløpige beregninger i rapporten tyder på et inntekspotensial fra bompenger på 60 - 85 % av

veginvesteringene i konsept 1 og 50 – 70 % i konsept 4. Beregningene som er gjennomført bygger på et sett av forutsetninger, og i denne fasen av arbeidet er en aksept for bompenger et viktig grunnlag for det videre planarbeidet.

KVU-arbeidet er gjennomført med et 30-årsperspektiv som innebærer realisering av tiltak innen 2040. Dette innebærer at utbedringen gjennomføres over en svært lang tidsperiode, og det er ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.

Konklusjon.

For å oppnå en ønsket fremtidsrettet utvikling innenfor Innherredsregionen, må prinsippene i maksimumskonseptet (konsept 4) legges til grunn som den langsiktige strategi for utvikling av transportløsning for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer.

De investeringer som skal gjøres er investeringer for svært lang tid framover, og dermed viktig for de muligheter hele regionen har for utvikling lang tid framover. I sum er regionen i norsk målestokk en tett befolket region, med utstrakt mobilitet allerede i dag. Det er derfor viktig at det også uttrykkes en tydelig forventning om framdrift, slik at de helhetlige løsningene materialiserer seg i tråd med de målsettinger som er satt. Derfor er forventning om realisering av hovedandelen av tiltak i perioden 2014 – 2023 nødvendig.

Administrasjonssjefen har registrert at de kjente politiske signalene i Nord-Trøndelag også peker på konsept 4 som det riktige og framtidsrettede konseptet, og at det i denne politiske debatten også er åpnet for vurderinger av bruk av bompenger på veg for å bidra til finansiering av utvikling av jernbanenettet. Dette perspektivet må derfor også bringes fram fra regionen som en mulighet.

Det er viktig at regionen, de kommuner som innledningsvis er nevnt, står fram med samlet styrke i denne saken. Mobiliteten i regionen berører alle kommunene, og de framtidsrettede løsningene må ivareta at mobiliteten går både nord-sør og sør-nord. Dette er viktig for mulighetene for samfunnsmessig positiv utvikling av hele regionen, ikke minst med tanke på muligheten for kompetanse å forflytte seg på en sikker og effektiv måte begge veger i regionen.

KVUs konklusjoner og vurderinger, hvor moderniseringskonseptet (konsept 1) framheves, kan bygges ut til et realistisk alternativ mellom konsept 1 og 4 for å gi robusthet for den framtidige samfunnsutviklingen. Dette uten at kostnadsnivået blir fullt ut som i konsept 4.

Konsept 1 er kostnadsberegnet til kr 23,7 mrd, mens konsept 4 er kostnadsberegnet til kr 30,8 mrd. Differansen er kr 4,3 mrd for jernbane og kr 3,8 mrd for veg. En realistisk forventning til investeringer og utvikling kan etter administrasjonssjefens vurdering være at det ut fra den beskrevne basisen i konsept 1 legges til kr 4,3 mrd for jernbaneutvikling. Investeringer i jernbane blir da lik det nivået som ligger i konsept 4.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn konsept 1 legger opp til (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og

ellers trefeltsveg. Det vil tilsi at noe av differansen i de to konseptene mht kostnader for vegutvikling (differanse kr 2,8 mrd) ikke blir så stor ved at det etableres en standard på tre-fire kjørefelt på strekningen Steinkjer – Trondheim. Dette er en realistisk og nødvendig ambisjon.

Rekkefølgen på tiltakene i tråd med KVUs anbefaling, men viktigheten av kontinuitet i arbeidet må understrekes.

FO 13/11 Spørsmål fra Svein Erik Veie - Gatebruksplan for Levanger

Til: Robert Svarva, Ordfører

Fra: Svein Erik Veie

Kommunestyremøte 23.november 2011. Gatebruksplan for Levanger

Den 19.oktober 2011 behandlet Plan- og utviklingskomiteen klage på tidligere avslått dispensasjonssøknad fra reguleringsplan 1719/276/5 – Kathrines Minde. Klagen gikk på å få omgjort tidligere avslag på søknad om dispensasjon fra reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser. I vedtak 50/11 heter det som følger:

Katrines Minde kan ikke bygges ut før ny vegløsning for atkomst til Geitingsvollen er planavklart.

I saksfremlegget går det frem at fagenheten ikke ville gi dispensasjon, men at rådmannen innstilte på at klagen skulle tas til følge.

Fra fagenheten heter det følgende:

*De hovedhensyn som har vært avgjørende ved utøving av **forvaltningsmessig skjønn er knyttet til de ulemper økt trafikkbelastning kan påføre eksisterende vegnett/boligområde - ikke bare i Sørvegen, men også i Jamtvegen.***

Vedtak i Plan- og utviklingskomiteens sak 50/11 opprettholdes og klagen fra Kathrines Minde tas ikke til følge. Saken oversendes Fylkesmannen i Nord-Trøndelag for endelig avgjørelse. Bakgrunnen for å avslå klagen går fram av sakspapir 50/11 samt denne sak.

I rådmannens konklusjon heter det blant annet følgende:

Rådmannen vurderer denne saken på en annen måte enn fagenheten og fremmer samme innstilling som ved forrige behandling. Jeg finner det urimelig at en slik mindre utbygging som utøser etterlengtede boligtomter nært Levanger sentrum og i tillegg sørger for utbygging av et fortau som er sterkt ønskelig av trafiksikkerhetshensyn på en skoleveg med betydelig trafikk. Kommunens omdømme blir lidende om en ikke prøver å inngå kompromisser i slike saker. Skulle PUK velge å stå på sitt vedtak fra sak 50/11 tilrås den formuleringen som står nederst i fagenhetens konklusjon.

Vurderinger

Det er generelt uheldig at fagenheten og rådmannen har ulike innstillinger i en sak, da det kan virke uryddig. Da det ikke var fremkommet nye opplysninger i saken (fra avslag fra dispensasjonen til behandling av klagen), vedtok Plan- og utviklingskomiteen å opprettholde vedtaket av sak 50/11, og klagen fra Kathrines Minde ble dermed ikke tatt til følge.

Likebehandling var også et argument for å ikke gi positivt respons på klagen, da Block Watne har ervervet det tilstøtende området på Geitingsvollen. Hadde PUK gitt dispensasjon til Kathrines Minde, ville det vært vanskelig i et likebehandlingsprinsipp og senere avslått en eventuell dispensasjonssøknad fra Block Watne.

Hovedargumentet for flertallet var uansett at mer utbygging kan ikke besluttes før planavklaring vedrørende avlastningsveg for atkomst til Geitingsvollen er vedtatt. Levanger behøver en helhetlig gatebruksplan. Et enstemmig PUK vedtok følgene etter forslag i møtet:

Det forutsettes at planavklaring for vegløsning blir gjennomført snarest.

I og med at PUK var enstemmig i at planavklaring må gjennomføres snarest mulig, vil det være en styrke om Kommunestyret stiller seg bak dette, og styrker dette vedtaket.

Forslag til vedtak

1. Levanger kommunestyre forventer at planavklaring for atkomst til Geitingsvollen iverksettes snarest.
2. Levanger kommunestyre forventer at det jobbes med å få på plass en helhetlig gatebruksplan for Levanger kommune, slik at utbygging av sentrumsnære boliger kan bli en realitet.

6.november 2011
Svein Erik Veie