

## REFERAT/PROTOKOLL

## MØTE TRONDHEIMSREGIONEN-REGIONRÅDET 15.06.2012

Referent: Jon Hoem

Referanse: 12/1743-6

Dato 22.06.2012

**Sted:** Klæbu kommune, Seminarplassen – Gamle festsal**Tidsrom:** Kl 0900-1400

**Til stede:** *Stjørdal kommune:* Ole Hermod Sandvik, Joar Håve, Leif Roar Skogmo  
*Malvik kommune:* Terje Bremnes Granmo, Eugen Sørmo  
*Trondheim kommune:* Rita Ottervik, Tone Stav, Stein A. Ytterdahl, Sigmund Knutsen  
*Klæbu kommune:* Jarle Martin Gundersen, Kai Nordseth, Olaf Løberg  
*Melhus kommune:* Jorid Jagtøyen, Gunnar Krogstad, Roy Jevard  
*Skaun kommune:* Jon P Husby, Lars Arne Pedersen, Kathrine Lereggen  
*Orkdal kommune:* Oddbjørn Bang, Knut Even Wormdal, Ove Snuruås  
*Midtre Gauldal kommune:* Erling Lenvik, Odd Vårvik, Knut Dukane  
*Rissa kommune:* Ove Vollan, Rand Solli Denstad  
*Leksvik kommune:* Einar Strøm, Hauk Paulsen  
*Sør-Trøndelag fylkeskommune:* Tore Sandvik, Odd Inge Mjøen, Vegard Hagerup

*Observatører:* FMST: Brit Skjebred, Alf-Petter Tennfjord, NTFK: Dag Ystad, NiT: Berit Rian  
*Transport:* Ingvar Tøndel, Anne Skolmli, Raymond Siiri, Wollert Krohn-Hansen, Rolf Aarland  
*Sekretariat:* Jon Hoem, Børge Beisvåg, Hans Kringstad

---

**Alle presentasjoner fra dette møtet finnes på [www.trondheimsregionen.no/møter](http://www.trondheimsregionen.no/møter)**

- Leder Erling Lenvik startet møtet med å gratulere alle med stortingsvedtaket om kampflybasen, og honnør til aktørene som har stått på i denne saken. Dette vil bety mye for Midt-Norge i mange år framover.

---

**Ordfører i Klæbu, Jarle Martin Gundersen ønsker velkommen og orienterer om Seminarplassen.**

- Fra møtet - Møtestedet Seminarplassen er en fredet bygning som med i sin tid huset et av landets første seminar her i landet, datidens lærerutdanning. Anlagt i Klæbu i 1839. Området er også båndlagt pga kvikkleiere, inntil vi får gjennomført sikringstiltak. Bak denne høyden har vi et amfi som ikke har sin make i Trondheimsregionen. Vi skal drifte disse områdene videre.

---

**TR 22/12 Referat/protokoll Trondheimsregionen-regionrådet møte 27.04.2012.**

**Vedtak: Protokoll/referat Trondheimsregionen-regionrådets møte 27.04.2012 godkjennes.**

---

**TR 23/12 Orientering: Etablering av felles havneselskap i Trondheimsfjorden**

- Orientering: - Wollert Krohn-Hansen orienterte, se [presentasjon](#). Sammenslåingen bygger på nasjonale føringer. Vi har nå en helt annen lokal forankring og klima for sammenslåing enn for ti år siden. Strukturen i et nytt selskap består av to industrityngdepunkt, på Orkaner og Verdal. Imellom skal vi fange opp containere og stykkgoods. Det foreslås et rendyrket interkommunalt selskap, det eneste i landet. Eierfordelingen er et forhandlingsresultat: 85 % i TiH og 16 % i ITH. Det er også fremforhandlet sammensetning av representantskapet: Trondheim har åtte representanter, de øvrige kommunene har en. En underliggende avtale beskriver vilje og ambisjon for satsingen i nordfylket.

- Sammenslåingen må sees i forhold til endringene i havneloven, hvor "nasjonale havner" ble tatt ut og erstattet med "utpekte havner", som kan få statsmidler. Det er ingen utpekt havn mellom Bergen og Tromsø. Dette må endres – og sammenslåingen er et grunnlag. Sammenslåingen dobler godsmengdene, da er Skogn (privat) med. Vi er nå styrket både i forhold til hehetsvurderinger, investeringer, kompetanse og finansiell base.
- Saken har passert de to styrene og representantskapene. Nå gjenstår de 11 kommunene som behandler saken i høst. Dermed bør selskapet være på plass fra årsskiftet.

Drøfting: - *Einar Strøm*: Dette er et viktig grep for å samhandle i Trøndelag. Det gir helt nye muligheter når vi nå samler selskapet. Da bør vi få status som utpekt havn.

- *Rita Ottervik*: Viktig prosjekt som det er jobbet mye med. Vi har også god dialog med Kristiansund og havner lenger ut i fjorden som er på søk etter partnere. Vår ambisjon er at vi skal få gode havner og transportveger på sjø i vårt område, også sammen disse kommunene.

**Vedtak:** *Saken tas til orientering.*

## **TR 24/12**    **Logistikknutepunkt i Trondheimsregionen**

- Orientering: - *Raymond Siiri* orienterte om Jernbaneverkets utgangspunkt, se [presentasjon](#). Det er gjennomført KVVU med høring, departementene har gjennomført KS1. Jernbaneverket ser for seg videreføring med regional plan, eventuelt kommunedelplan. Samferdselsdepartementet vil gi bestillingen.
- Det kom inn over 60 merknader til KVVU. Merknadene sammen med mer nøyaktige godsbelegninger og distribusjonsberegninger ga oss grunnlag for å spisse konklusjonene. Derfor kom det ny rapport i januar 2012 med anbefaling av delt sør. Noen av konseptalternativene ble justert. For Torgård er det utredet et alternativ med Muruvik som havn. Være er tatt inn som integrert løsning. Trolle vanskeligjøres fordi den blir en endeterminale. KS1 har foreslått Torgård bygd ut trinnvis, da får vi en endeterminale som vi ikke ønsker, Jernbaneverket går imot en slik løsning, også pga økt sporbehov på Heimdal stasjon. Den største utfordringen for Torgård er at området kan bli gjenbygd før vi har tatt en beslutning.
  - Det er beregnet best nåverdi for Sjøberg og Torgård, i øst er Være best, så synker verdien jo lengre fra Trondheim vi kommer. Trolle er eneste konsept med negativ nåverdi. Når vi summerer samfunnsøkonomi og kvalitative kriterier kommer Torgård litt foran Sjøberg, så Torgård/Muruvik. Muruvik, Være, Hell og Midsand kommer deretter ganske likt.
  - Å velge integrert øst er best for Nord-Trøndelag, så blir det en vektstang i forhold til godstyngdepunktet i Trondheim. Vår anbefaling av delt sør bygger mye på markedsvurdering, det blir mindre gods jo lengre fra Trondheim en kommer, det samme gjelder for havn.
  - Vår konklusjon støttes av KS1-konsulentene. De har ekskludert Hell før sin vurdering. Sjøberg kommer best ut, men forskjellen med Sjøberg-Brattøra-Orkanger og Torgård-Muruvik-Orkanger er små.
  - Tilbakemeldingen fra Samferdselsdepartementet er at regjeringen vil se dette i sammenheng med Alnabru, og Drammen til høsten, og også sammen med samferdselsetatenes forslag om en bredere samfunnsanalyse av gods i Norge.
- Orientering: - *Tore Sandvik* orienterte om forutsetningene for Sør-Trøndelag fylkeskommunes vedtak i regional transportplan angående godsstrømmer, se presentasjon.
- Det er behov for et helhetlig perspektiv, å forholde seg til dagens samferdselsløsninger i framtiden vil ha en stor kostnad. Det billigste for samfunnet er å løse transport kollektivt, spesielt i byområdene. Merk at klimameldingen sier at all transportvekst i de store byområdene skal tas uten økt klimautslipp. Dvs. at en forventet økning med to mill ekstra reiser må tas klimavennlig. Dette må forutsette et trendbrudd, og betydelig politisk vilje. Vår region vil ha en vekst som tilsier "et Bodø ekstra fram til 2030". Miljøpakken har så langt høstet de modne fruktene, nå må vi satse tyngre på kvalitet og helhet for å holde trendbruddet.
  - Godsmengdene dobles på 20 år. Jernbanen må ha over 20 kryssingsspor mellom Trondheim og Oslo for å doble sin godstransport, disse ligger ikke inne i NTP. Men selv med dobling på

bane blir det vekst i biltrafikken: En ny trailer på veggen hvert tredje minutt. Konsekvensene av dette er ikke tatt på alvor i KVUen. Jernbanen har uansett en kapasitetsgrense som gjør at bane ikke kan skape trendbruddet. Stortinget har ansvaret for eget mål om overføring av gods også til sjø. Signalet fra Stortinget er at dette må løses i Trøndelag, det må sees på både bane og sjø. Brattøra er ikke løsningen for vekst på sjø, vi kan ikke øke transporten inn/ut gjennom Trondheim sentrum. Vi må se på alle havnemuligheter, integrert med bane eller delt. Fylkeskommunen ønsker med sitt vedtak en utredning av dette, en nødvendighet for å oppnå nasjonalt trendbrudd. Det må tenkes nasjonalt, nordisk og internasjonalt. Det er uansvarlig å ikke gå inn i debatt om å løse logistikkpunkt nå, integrert eller delt. Havn må med uansett – vi må nødvendigvis knuse noen egg på veggen.

- Orientering: - *Rolf Aarland* orienterte om utgangspunktet for Trondheim havn, se [presentasjon](#).
- Vi har engasjert oss i forhold til trendbrudd på sjø og har drevet fram et prosjekt med rederiene og andre havner. Sjøtransport er blitt mer konkurransedyktig, ca 25 prosent billigere enn bane og bil, havnene må bidra ytterligere. Vi skal få opp pålitelighet og regularitet. Nå kommer nye positive signaler fra samlastere om å velge sjø.
  - Det kommer en utredning om havner i september til styret: Orkanger, Trondheim, Skogn, Verdal og Hitra/Frøya er med. I havneutviklingen trenger ikke KVU, og vi kan forholde oss til både integrert eller delt løsning, vi håndterer investeringsbehovet selv.
- Orientering: - *Ove Snurruås* orienterte om at fire kommuner i sør har en samstemt holdning om å prioritere delt sør. Grossister og samlastere ligger på sørsida av Trondheim, og det skjer mye i dette området. Legg logistikknutepunktene i kommuner som vil ha dem. Kostnader og miljøbelastning er minst for løsningene i sør.
- For at bane skal ta så mye gods som mulig, må jernbaneterminalen få best løsning isolert sett. Dette peker også næringslivet på. Samlokalisering er ikke avgjørende for god vekst også på sjø. Orkdal har i dag en fantastisk utvikling på havna, og IKT-løsninger kan bidra.
  - Vi mener at Trondheimsregionen kan satse på sør-etablering med effektive koblinger til havner. Så kunne vi tatt med føringene om videre godsutredning i den videre prosessen.
- Drøfting: - *Terje Granmo*: Det er positivt at det opplyses at sjø er konkurransedyktig. Mange av oss har tenkt for snevert, jernbanen kan uansett ikke håndtere godsmengdene i framtiden. AUs forslag signaliserer løsninger for framtiden. Det forunderer at Muruvik er inntatt som havn, det mangler en analyse av biltransport til/fra Muruvik.
- *Einar Strøm*: Vi må ta trendbruddet enten vi vil eller ikke og vi må ikke ordne oss slik at vi blir smalere enn det Stortinget vil være, da kan vi miste tid. AUs forslag ivaretar dette.
  - *Rita Ottervik*: Vi må nå posisjonere oss slik at vi ikke brenner bruer, vi har ikke fått alle svarene enda. Kvalitetssikrere i KS1-prosesser tar ikke høyde for trendbrudd, det så vi tydelig i Miljøpakken. Vi må ha fokus på NTP: Storting og regjering vil se etter positive godsløsninger. Vi må ordne oss slik at – dersom stortinget i henhold til egne føringer vil – så kan vi være den regionen som kan få til en integrert løsning. Derfor må vi holde både sør og øst åpen.
  - *Jon P Husby*: De integrerte løsningene i øst er langt på veg forkastet. Hvorfor ikke se på integrert løsning i sør, som ble forkastet på grunn av kostnader, kostnad betyr mindre i et 100-årsperspektiv. Veksten framover krever en framtidsrettet og god løsning.
  - *Oddbjørn Bang*: Det er ingen tvil om hva Orkdal mener i denne saken, men vi stiller oss bak vedtaksforslaget for å holde framdriften. Vi må sikte mot en omforent løsning ganske raskt.
  - *Joar Håve*: Ønsket å nyansere synspunktene fra Stjørdal som framkommer i media. Støtter analysen til Tore Sandvik i forhold til framtid utfordringene og går for AUs forslag.
  - *Jorid Jagtøyen*: Torgård er av mange pekt på som beste løsning i sør. Personlig mener jeg at det er ødeleggende med godsterminal på dyrka jord i Melhus. Denne debatten skal Melhus ta videre. Også opptatt av nytt jernbanespor mot Torgård, hvor mye som kommer i tunnel.
  - *Jarle Martin Gundersen*: Vi må ta diskusjonen, men ikke diskutere oss bort – vi må ikke ordne oss slik at Torgård nedbygges før vi bestemmer oss.
  - *Erling Lenvik*: Det vil bli store ringvirkninger av lokaliseringen, med en positiv utvikling av områdene rundt. Trondheim-Stjørdal har stor vekt uansett, derfor bør vi prioritere vekstim-

pulser på sørsiden. Med lokalisering på Sjøberg vil dette bli merkbart helt til Oppdal. Dette er også et moment som vi må ha med oss videre.

**Vedtak:** *Trondheimsregionen ønsker at videre avklaring av logistikknutepunkt i Trondheimsregionen gjennomføres tilstrekkelig robust, slik at videre prosess fører fram til beslutning som kan realiseres raskest mulig. På denne bakgrunn ber Trondheimsregionen om at planavklaring videreføres med to alternativ for delt løsning og to alternativ for integrert løsning. Ved alle løsninger må havnetilknytning være en del av utredningen.*

---

**TR 25/12**     **Uttalelse fra Trondheimsregionen til NTP 2014-23**

Orientering: - *Jon Hoem* orienterte om prosess for å komme fram til uttalelsen. Samferdselspolitisk fundament er utgangspunktet. Vår uttalelse er enda tydeligere enn de øvrige vi har samarbeidet med i forhold til at 45 % påslag ikke er nok i forhold til våre utfordringer. Vi har tatt de enkle seirene i kollektivtrafikken, nå trengs det infrastrukturinvesteringer for å komme videre.

Drøfting: - *Jorid Jagtøyen*: E6 fra Jaktøyen bør framheves tydeligere. Vi har vært på Stortinget og presentert. Vi har høy ulykkesfrekvens, og trenger en firefelts veg, jfr. befolkningsveksten.  
- *Jon Hoem*: Viste til bakgrunnsteksten, hvor mye av dette er utdypet og påpekt.  
- Møtet var enig om at det tas inn i vedtaket at det vises til bakgrunnsteksten.

**Vedtak:** *Trondheimsregionen-regionrådet slutter seg til uttalelse til NTP datert 06.06.2012. Henvvisning til utdypingstekst tas inn i vedtaket.*

---

**TR 26/12**     **Uttalelse fra Trondheimsregionen til Regjeringens høyhastighetsutredning**

Orientering: - *Jon Hoem* påpekte at dette er langsiktig arbeid, og vi har engasjert oss. Det er viktig å endre formuleringen i NTP om å gå videre med strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger, fordi den er basert på fundamentalt feil utgangspunkt, med rent markedsøkonomisk vurdering. Vi mener at det må gjøres en revurdering hvor total samfunnsøkonomi, klimahensyn og nasjonal hensikt med høyhastighetstog blir vektlagt.

**Vedtak:** *Trondheimsregionen-regionrådet slutter seg til uttalelse til høyhastighetsutredningen datert 04.06.2012.*

---

**TR 27/12**     **Uttalelse fra Trondheimsregionen til Jernbaneverkets stasjonsstrukturutredning 2012**

Orientering: - *Jon Hoem* viste til det er betydelige rammebetingelser som endres i Trøndelag, og at disse må avklares før det tas beslutninger om stasjonsstruktur: Elektrifisering, utvidet takst samarbeid og dobbeltsporsutredningen Leangen-Hommelvik

Drøfting: - *Terje Granmo*: Opplyste at det er gitt høringsuttalelse fra Malvik. Vi forutsetter at Vikhammer opprettholdes.  
- *Gunnar Krogstad*: NSB har andre tellinger enn de tabellene som står i saken. Tabellene kan ev taes ut. Ler har dobbelt så mye trafikk enn det som står. Er enig i at dette er i feil tid.  
- *Jorid Jagtøyen*: Melhus har bedt om at Ler ikke legges ned. Vi må også se konsekvenser i forhold til ny E6. Vi har mange pendlere, og må ha gode kollektivtilbud, også med tog. Da må det gå tog og de må stoppe.  
- *Erling Lenvik*: Viste til formuleringene i siste punkt i vedtaksforslaget, som dekker opp de spørsmålene som er tatt opp.  
- *Anne Skolmli*: Tallene i rapporten kommer fra NSB, de kan eventuelt være ett år gamle. På Ler er det bare Rørostopp som stopper, vi får ikke folk på toget når togene ikke stopper. Det er en utfordring å avveie antall stopp og hastighet. Togets fortrinn er hastighet, det kan være fornuftig å ta ut noen stopp. Mye av bakgrunnen for prosjektet er at det er store kostnader med nødvendig forlengelse av plattformene.

- *Gunnar Krogstad*: Ler er ytterpunktet for indre takstsone på toget, derfor har tallet gått opp siste år.
- *Brit Skjelbred*: Fylkesmannen har i sin uttalelse pekt på at stasjonsutviklingen er viktig som lokaliseringsfaktor. Vi må se på gjensidige effekter, og må ikke stenge løsninger.
- *Jon Hoem*: Vi kan kommentere trafikk tall for Ler spesielt i bakgrunnsteksten. Det er viktig at det tas tak i taktsamarbeid med NSB i fylkeskommunene, vi har nylig oversendt Trondheimsregionens vedtak om dette til Nord- og Sør-Trøndelag.

**Vedtak:** *Trondheimsregionen-regionrådet slutter seg til uttalelse til høyhastighetsutredningen datert 07.06.2012.*

*Trafikk tall for Ler uttalelse fra Malvik kommenteres i bakgrunnsteksten.*

**TR 28/12** *Trondheim 2030 - Konsekvenser av befolkningsvekst - det langsiktige investerings- og arealbehovet for tjenestene til befolkningen*

- Orientering: - *Sigmund Knutsen* redegjorde for prosjektet, det vises til [presentasjon](#). Utgangspunktet er den sterke befolkningsveksten og byveksten i Trondheim.. Prognoser viser en befolkning på godt over 220.000 i 2030, en økning på 50.000 innbyggere fra 2011. Trondheimsregionene vil ha 100.000 flere i 2040. Prosjektet utreder det langsiktige arealbehovet og investeringsbehovet for offentlige tjenester/infrastruktur.
- Det blir nå færre yrkesaktive i forhold til totalbefolkningen. Vi har bak oss en periode med stabile barnetall, nå kommer veksten. For eldre blir det en sterkere vekst etter 2020.
  - I 2030 trenger Trondheim 50 nye barnehager, 8-10 skoler, ca 10 helse/velferdssenter, 60 idrettsanlegg og 100 nye parker: Investeringer på ca 13,5 mrd. Arealbehovet er beregnet til 1.350 daa, tilsvarer nært 200 fotballbaner. Det blir viktig med en klar eiendomsstrategi.
  - Et eget tema er rehabilitering. Prosjektet baserer seg til 2 % årlig avskrivning, det gir rehabiliteringskostnader på 14,7 mrd i perioden, 730 mill kr/år.
  - Totalt bykassefinansiert investeringsbehov er i sum 31,7 mrd.
  - Hva har Trondheim råd til? Investeringspotensialet er beregnet til 8-900 mill kr/år, investeringsbehovet er nært 1,6 mrd kr/år. Altså et betydelig gap mellom behov og evne.
  - Ikke glem at vekst er positivt. Vi må se på reduksjon av tilbud, standarder og mulig inntektsøkning. Disse utfordringene må nå inngå i alle planprosesser i kommunen, og det er mange spørsmål å gå videre med. Dialog og kreativitet vil være nødvendig.
  - Utfordringene for de andre kommunene i Trondheimsregionen er ganske lik. Det er store endringer med økt barnetall og antall eldre i omegnskommunene, se presentasjonen.
- Drøfting: - *Erling Lenvik*: En spennende tanke om vi kunne gjort noe tilsvarende for alle kommunene i Trondheimsregionen. Vi har alle jobbet med planstrategier og sett utfordringene.
- *Terje Granmo*: Dette må vi se på i forhold til IKAP, vi trenger data for å møte utfordringene. AU må se på dette.
  - *Jon Hoem*: Rådmannsforum og kommuneplanleggerne har gitt samme tilbakemelding.
  - *Jon P Husby*: Vi må samtidig ikke miste fokus på næringsareal og bolig i IKAP.

**Vedtak:** *Saken tas til orientering.*

**TR 29/12** *Andre orienteringer*

**Strategisk næringsplan:**

- Børge Beisvåg ga en kort orientering om aktuelle aktiviteter, se [presentasjon](#).
- Next media er opptatt i ARENA-programmet, dette er spennende.
- Studenter tilbyr støtteundervisning i matematikk, ber om tilbakemelding fra kommuner som er interessert.
- Ca 2.000 studenter skal hvert år gjennom et fag "Eksperter i team". Vi har inngått en intensjonsavtale om at kommunene kan bidra med tema. Vi sender ut henvendelse.

- Et annet tilbud er forskere ut til lunsj – som tilbys i forbindelse med forskningsdagene, 19.-30. september.
- Vi venter fortsatt på tilbakemelding fra kommunene med politisk sak om videreføring av handlingsplan for næringsplanen. Ta kontakt dersom dere ønsker bistand.

#### **Fortsatt svært positive tall for kollektivtrafikken:**

- Hans Kringstad orienterte, se [presentasjon](#). Veksten i den regionale busstrafikken var 10 % i 2010, i 2011 25 %, fram til mai 2012 er veksten dette året 16 %. Slike tall har ingen i Norge sett før. Sammenligner vi de fire første månedene i de tre årene for hver kommune, ser vi samme utvikling for alle, tallene varierer med størst vekst i Hommelvik, lavest i Stjørdal.
- Årsaken er til veksten er både at det er dyrere med bil og billigere med buss. For pendlere koster det tur retur mellom 16-26 kr dagen når skattefradrag er trekt fra. Dette er et kjempeargument for å bo i Trondheimsregionen. Med bil koster det etter statens km-satser og med bomkostnader 150-410 kr tur-retur, parkeringskostnader er ikke tatt inn. Dette gjør at en dagpendler fra Støren tjener 90.000 per år ved å ta buss i stedet for å kjøre bil. Besparelsen varierer fra de ulike stendene mellom 90.000 og 30.000 kr. Dette er en suksesshistorie i henhold til samferdselsminister Magnhild Klepp i storbymøte 24. april.

#### **Prosjekt Ungt entreprenørskap:**

- Prosjektet er godt i gang med bla .kursing av lærere. Det legges opp til en bredere orientering om status til Trondheimsregionen-regionrådet i neste møte 21.09.2012.

#### **Vedtatt kommunikasjonsplattform: Samling infomedarbeidere:**

- Vi ønsker å bidra til felles positiv kompetanseheving angående informasjonsarbeid i kommunene, herunder å etablere bedre sammenheng mellom kommunenes hjemmesider og Trondheimsregionens hjemmeside. AU og rådmannsforum støtter at det arrangeres en dagsamling for info-medarbeidere og kommunene oppnevner nå deltakere til samlingen.
- AU har drøftet og gitt rammer for sekretariatets videre arbeid med handlingsplan i samarbeid med Røe kommunikasjon.

#### **IKAP:**

- Dagseminar i administrativ prosjektgruppe ble avholdt 16.05.2012. Det forberedes oppstart av rullering etter sommeren.

#### **Prosjektleder IKAP:**

- Arkitekt Ester Balvers er tilsatt. Kommer fra Rogaland fylkeskommune.

#### **Interkommunal prosjektkoordinator:**

- Vel 40 søkere, intervju pågår.

#### **Samhandling HiST-Trondheimsregionen**


- Ut fra signaler i Trondheimsregionen-regionrådets møte 27.04.12, har rådmannsforum nedsett en arbeidsgruppe som utreder samspill/bestillinger mellom HiST og kommunene. Stjørdal, Melhus, Klæbu, Trondheim og STFK oppnevner representanter til arbeidsgruppen.

#### **Felles samling for kommunestyrene 26. oktober 2011:**

- Samarbeid med NTNU er i god gjenge. Kan bli nært 400 deltakere. Plenum og gruppeviser befaringer/besøk. Det er sendt invitasjon til kunnskapsdepartementet om deltakelse.

---

TR 30/12      *Eventuelt*

  
Erling Lenvik  
leder

  
Jon Hoem  
daglig leder