

SAMARBEIDSTUTVALGET FOR TRONDHEIMSREGIONEN

Trondheim kommune, Byplankontoret, Tinghusplassen 3, 7004 Trondheim

Samarbeidsutvalgets medlemmer, varamedlemmer, observatører m.fl.

Vår saksbehandler Jon Hoem	Vår ref. 07/36120/026 &10 oppgis ved alle henv.	Deres ref.	Dato 14.04.2008
-------------------------------	---	------------	--------------------

MØTEREFERAT

Møte 28.mars kl 1000-1500, Rådhuset, Skaun kommune

TIL STEDE:

Klæbu kommune: Jarle Martin Gundersen, Petter A Hosen, Otto Sæterbø, Ruth Astrid Muhle

Malvik kommune: Terje Granmo, Gunhild Lund, Rolf Brovold

Melhus kommune: Hallgeir Solberg, Sigmund Gråbak, Roy Jevard

Midtre Gauldal kommune: Grethe Metliaas

Skaun kommune: Jon P. Husby, Lars Arne Pedersen, Lars Metlid

Stjørdal kommune: Johan Arnt Elverum, Ingvild Kjerkol, Leif Roar Skogmo

Trondheim kommune: Rita Ottervik, Inge Nordeide, Henning Lervåg, Sigmund Knutsen, Hilde-Christin Larssen, Jon Hoem

Sør-Trøndelag fylkeskommune: Karianne Tung, Morten Ellefsen, Ola Huke, Morten Wolden, Tore Kiste

Observatører:

Orkdal kommune: Gunnar Lysholm, Nils Kvernmo

Selbu: Ikke møtt

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag: Brit Skjelbred

Innkalte til Transportsaker:

Rennebu kommune: Tora Husan

Statens Vegvesen: Ingar Tøndel, Lars Bjørgård

Jernbaneverket: Lise Nyvold

Nord Trøndelag fylkeskommune: Joar Nordtug

SAKER:

Leder Erling Bøhle hadde forfall og nestleder Rita Ottervik ledet møtet.

Jon P Husby i ønsket velkommen og ga en kort orientering om Skaun kommune.

01/08 Status i forhold til E6-sør – de berørte kommunene orienterer.

Tore Kiste gikk gjennom status i E6-sør-prosjektet og redegjorde for fylkeskommunens vurderinger i forhold til NTP. Det må vektlegges å tenke prosjektf finansiering. E6-sør er det naturlig å dele i tre parseller: E6 i Trondheim med lokale tilknytninger, med 100% brukerfinansiering. Strekningen Melhus-Støren med delvis bompengefinansiering og til slutt Sør for Støren og Rv 3 som i større grad må finansieres med statlige midler. Jernbaneprosjektene har følgende prioritering: Dobbeltspor Trondheim-Stjørdal som første del av Trondheim-Steinkjer på en time. Parallelt elektrifisering til Steinkjer, så elektrifisering av Meråkerbanen og Rørosbanen. NSB skifter snart ut vognparken på Trønderbanen, og eventuelt

nytt dieselukstyr med driftstid på 30-40 år vil gi negative føringer. Sverige er meget interessert i å samarbeide om Meråkerbanen. Det er viktig å følge opp eksisterende jernbanenett og ikke avvente høyhastighet. Det er potensiale for å flytte halvparten av trailertransporten med gods over på jernbanen, da dreier det seg om eksisterende nett, og å øke kryssingsmuligheter, kapasitetsproblemene sør for Hamar er avgjørende for Trøndelag. Ny godsterminal må utredes. Høyhastighetsprosjektet gjennom Østerdalen som utredet av de tyske konsulentene må støttes – vi har Hedmark fylke med oss. Uttalelse til NTP må ikke levne tvil om hva regionen prioriterer. Alle må bruke media – andre fylker gjør dette på en helt annen måte. Det må også argumenteres mot finansdepartementet, og Trøndelagsbenken – og vi må bruke næringsforeningene.

Terje Granmo: Hva legges det opp til angående dobbeltspor i Gjevingåsen? Lise Nygård svarte at det ut fra ressursene tas sikte på utbygging av enkeltspor, men at det planlegges for fremtidig dobbeltspor.

Roy Jevard orienterte om Melhus kommunes prosjekt. Det er så mange interesser som blir berørt at hele dalbunnen på ulike måter er båndlagt. Det må derfor gjøres avklaringer ut fra hensynet til annen arealbruk. Det er lagt opp til samarbeid med alle som har innsigelsesmyndighet, SVV har sekretariat og prosjektleder, Melhus kommune er planmyndighet. Planprogram er vedtatt. Det skal utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning av 4-felts veg i fire ulike korridorer. Det tenkes ikke økonomi – vi skal sikte mot den beste løsningen for 100 år framover. Kommunestyret har vedtatt at det skal gjennomføres prosjektfinansiering. For fortsettelsen videre sørover i fylket bør det også igangsettes planavklaring.

Petter Hosen tok opp Rv 704 Sandmoen- Tanem som et viktig prosjekt for å utløse store næringsarealer for Trondheimsregionen. vegen har over 5000 i ÅDT, konsulent anslår kostnader til 100-150 mill kr. Kommunestyret støtter prosjektet og ber om at det vurderes tilknytning til E6-sør-prosjektet. Det er ikke tatt stilling til finansieringsløsninger.

Rita Ottervik opplyste at Trondheim kommune nå vil ta en ny runde i forhold til mulige bomplasseringer for medfinansiering av Trondheimsdelen av E6-sør, herunder bomplassering ved Klett ut fra samordning og rabattordninger for trafikken på E39. Prosjektinndeling og statlig medfinansiering er avgjørende. Fylkeskommunen bør være oppmerksom på ordbruken i forhold til dette.

Grethe Metliaas refererte at ordføreren i Midtre Gauldal åpner for en ny vurdering av kommunens tidligere standpunkt mot bomfinansiering.

Jon P Husby ga uttrykk for at ”Vestfylket” var åpen for brukerfinansiering, det bør legges opp til optimale bomplasseringer ut fra trafikkstrømmene, så må en forutsette at tekniske løsninger tar seg av samordning og rabattering.

Vedtak: Samarbeidsutvalget tok redegjørelsene til orientering.

02/08 Orientering: Prosjekt E6-øst.

Statens vegvesen ved Lars Bjørgård orienterte om de to gjenstående endetraseene: Nidelv bru-Grilstad og Værnes-Kvithamar. Nidelv bru-Grilstad består av Pirbrua og miljøtunnel før Strindheimtunnelen på 2,6 km, vegen går så i dagen fram til Grilstad. Total lengde er 4,5 km, med kostnad anslått til 1,9 mrd. Strekingen over Møllenberg er mest komplisert, her er det opp til 20 m dyp kvikkleire. Stjørdal-delen kompliseres av flyplasskryssingen. Strekingen er på ca 5 km og kostnad er ca 500 mill kr. Stortinget bevilget i utgangspunktet 20 mill kr til forberedelse og prosjektering. Det var forutsatt 60 mill, og ny stortingsproposisjon i samsvar med dette antas vedtatt i april, slik at innløsning av hus på Møllenberg kan gjennomføres. KS2-vurdering er en forutsetning for at det gis bevilgning til utbygging. Arbeidet er forsinket, konsulentene har undervurdert kompleksiteten og det nå ligger an til

kostnadsøkning på over 20%. Hovedårsak er strengere krav til fjell tunneler og at grunnforholdene er dårligere enn antatt. Referansegruppa har lagt til grunn at kostnadsøkningen i sin helhet tas med bompengefinansiering. Spørsmålet er om det er behov for ny lokal politisk behandling. Vegdirektoratet har signalisert at dette ikke er nødvendig. Når KS2 nå er klar, kan det legges fram stortingsproposisjon i juni slik at vedtak i Stortinget kan skje i oktober/november. Ytterligere forsinkelse vil gi usikkerhet. Det kan bli stans i bominnkrevningen ut fra at prosjektet er gjeldfritt, også forskutteringsavtaler og inngåtte kontrakter kan bli berørt.

Ut fra størrelse og møtefrekvens i Samarbeidsutvalget hadde det vært hensiktsmessig med en samarbeidsgruppe på administrativt nivå for koordinering, spesielt i fasen med KS2-prosess frem til at prosjektet blir vedtatt. Deltakere bør foruten Vegvesenet være fylkeskommunene, de berørte kommunene og bomselskapet. Næringsforeningene kan innkalles etter behov. Gruppen kan melde prinsipielle saker inn for Samarbeidsutvalget.

Rita Ottervik gikk inn på historikken. I fjor ble det presentert kuttlistor for å unngå overskridelser. Kuttene var uakseptabel for miljø, næringsliv og brukere forøvrig. Det ble ansett som bedre å endre tid for bominnkreving og pris – etter en kritisk gjennomgang av kuttlista. Dette ble behandlet både i referansegruppa og i formannskapene i kommunene. Det er ikke vesentlige premisser som nå er endret, og derfor er det ikke politisk behov for ny lokal behandling. Betalingsprofil kan vurderes nærmere senere.

Næringsforeningene bør innkalles til Samarbeidsutvalget i disse sakene. Rådmennene kan vurdere det administrative arbeidet, kanskje koordinering mot administrativ gruppe for bytrafikk er en mulighet. Det bør ikke være problem å få stortingsbehandling i løpet av høsten.

Johan Arnt Elverum anså administrativ gruppe som et fornuftig grep.

Terje Granmo etterlyste hvordan det går med avtalefestet fjerning av den interne tredje bommen i Malvik, som gir avgift på intern trafikk i kommunen. At denne ennå ikke er fjernet innvirker på holdningene til bomprosjektet i Malvik.

Ola Huke viste til at det ligger til grunn at bommen skal bort når prosjektet er nedbetalt. Det skjer om kort tid. Som leder av tidligere referansegruppe støttet han etablering av ny administrativ gruppe for tett oppfølging i den fasen vi er inne i.

Gunnhild Lund uttrykte at konsekvensene i forhold til økt pris eller forlenget betalingstid blir tøffere enn beskrevet når det ble behandlet sist, det tilsier ny behandling.

Vedtak. Samarbeidsutvalget tar orienteringen om utfordringene i E6-øst-prosjektet til etterretning. Oppfølging av KS2 framlegges i neste møte.

Statens vegvesen og rådmennene delegeres å etablere administrativ arbeidsgruppe.

Spørsmål av politisk art skal legges fram for Samarbeidsutvalget.

Næringsforeningene innkalles til transportsakene.

03/08 NTP 2010-18, oppfølging av seminar 15.02.

- Vurdering ut fra notat fra seminaret

- Oppfølging av initiativ vedrørende bensinavgift

Oppfølging av initiativ vedrørende miljøpakke/bensinavgift:

Rita Ottervik orienterte om møte mellom ordførerne, som etablerte en administrativ gruppe for å avklare faktagrunnlag. Bakteppet for miljøpakken er at NTP ikke har statlige midler til vegprosjekt, og heller ikke midler til prosjekt eller økte driftsmidler til kollektivtrafikken. Dette gjelder både bykommunen og regionen, våre utfordringer henger nøye sammen. Trondheim kommune knytter arbeidet nært opp mot miljøarbeidet. Det er betenkelig at byregionene skal gjennomføre sine investeringer gjennom brukerfinansiering, men det er et faktum at for å komme i posisjon til statlig medfinansiering, så må vi ha lokal finansiering. Trondheim vil se på nytt på forskuttering og næringslivsbidrag, vurderer bom på E6-sør og i Sluppenområdet for å forbedre miljø, kollektivtrafikk, gang/sykkeltiltak og bedre

trafikkavvikling. Sluppen omfatter også Elgeseterområdet og miljøtunnel til Munkvoll. Forslaget innbefatter å medfinansiere kollektivtrafikk og gang/sykkel med miljøavgift på drivstoff. Kommunen og Statens vegvesen har bevilget midler til sammenhengende kollektivtraseer gjennom byen fra Tempe til Leangen, noe som gir bybusser og regionale bussruter en bedre situasjon. Fylkeskommunen bør også bidra med midler i forhold til sitt ansvar for kollektivtrafikken, vi tilbyr forskuttering. Bystyret skal behandle miljøpakken. Vi har dialog mot Samferdselsdepartementet i forhold til hva staten kan bidra med og i forhold til å bli forsøksregion for å få dette til å gå opp i bunnlinja.

Henning Lervåg orienterte om det administrative arbeidet som er gjennomført. Det er avholdt ett møte, ikke alle kommunene deltok. Pakken er et tilbud om et innkrevningssystem for å sikre utbygging av viktige vegprosjekt, redusere bilbruk og gi bedre tilbud med alternative transporttilbud. Høringsfristen for å påvirke utløper 30. april, så vi har kort tid. Det gjennomføres nå lovendringer med siktemål at bomanlegg kan dekke investeringer og drift av kollektivtrafikk, forutsatt at en har en helhetlig plan for byområdet. Det har blitt tydeligere at miljøhensyn blir avgjørende for at staten deltar i spleiselag. I vår region har vi mange elementer på plass i forhold til en helhetlig transportpakke som ivaretar dette: Fylkesdelplan "Ny giv" og arealdelen for Trondheim er tydelig på samordnet areal- og transportpolitikk. Vi har en arealpolitikk og restriktiv parkeringspolitikk som vi kan være stolt av. Trondheim kommune har klare mål om utslippsreduksjoner i egen virksomhet. Sammenhengende kollektivfelt blir iverksatt i sommer, noe som har stor betydning også for regional kollektivtrafikk. Og det foreligger vedtak om bomfinansiering av vegprosjekt. Det som mangler er finansieringsmulighet for vegtiltak, gang/sykkelnett, drifts- og investeringsmidler for kollektivtrafikk og tiltak for å redusere biltrafikk/utslipp. Formannskapet i Trondheim har vedtatt at det utredes ulike forslag til innkrevningssystem som kan begrense bilbruk og finansiere bedre alternative transporttilbud. Klimautvalget utreder virkemidler, også restriktive: Parkeringsavgift på kjøpesentra, tidsdifferensierte bompengesatser og restriksjoner på tungtrafikken. Dette gir grunnlag for en investeringspakke med medfinansiering via bompenger, parkeringsavgifter og miljøavgift på drivstoff. De prosjektene som vi nå snakker om er E6 sør Tonstad-Jaktøya og E6 Sluppen-Stavne, total kostnad ca 3 mrd, hvorav stamvegdelene utgjør ca 2 mrd. For øvrig er det en rekke miljø-, sikkerhets- og kollektivtiltak som mangler finansiering, inklusive støyttiltak. I sum ca 2-3 mrd. Også kollektivdrift mangler finansiering, et utgangspunkt kan været nivået før fylkeskommunen overtok, hvor det var ca 50 mill kr mer i årlig innsats.

Det er sett på tre ulike alternativer for innkrevingsområder. Dersom bare Trondheim innfører avgift på 60 øre, gir dette inntekt på 40-50 mill kr per år. Dersom nabokommunene blir med, kan Trondheim øke avgiften til 95 øre mens nabokommunene har 60 øre. Årlig inntekt stipuleres til 70-80 mill i Trondheim og 14-17 mill kr i nabokommunene. Inngår også Orkdal og Stjørdal, gir det økte inntekter for dem på til sammen ca 13 mill kr. Det antas at effekten vil være 1-2% redusert biltransport, videre er det anslått handelslekkasjer på drivstoffsalg. I det mest omfattende alternativet vil Trondheim ha reduksjon i drivstoffsalg på 17-27%, nabokommunene en vekst på 19-28% og ytterkommunene en nedgang på 3-5%. Alle alternativ gir også økte statlige inntekter gjennom momsen, som vi bør få tilbake.

Betydningen av disse inntektene må ses i sammenheng med at de skal inngå i finansieringspakker – og som et tydelig signal om evne til medfinansiering av miljøtiltak i NTP-arbeidet. Et regneeksempel: Hvis disse inntektene inngår som 30% i en pakke over 15 år, så gir dette rom for nye statlige veginvesteringer i størrelsesorden 100 mill kr per år. Regner vi at vi får 20% av statens belønningssmidler, gir dette midler for kollektivtrafikk på ca 60 mill kr per år.

For nabokommunene kan en grovt si at dersom en antar at midlene utløser tilskudd med multiplikator 1,5-2 gjennom spleiselag, vil dette samlet utgjøre i størrelsesorden det nivå

som kommunenes totale budsjett til veg- og trafikkformål er på i dag: Årlig 3-15 mill kr per kommune. Kommunene kan velge å bruke slike økte inntekter på ulike måter. Eksempelsvis kan en for 5 mill kr bygge 700 m gang/sykkelveg, eller 1-2 planskilte underganger. I forhold til kollektivtrafikk kan 5 mill kr utløse ca 20 nye bussavganger til/fra Trondheim eller 20-30% lavere takster. Det viktige nå er hvordan en går videre i forhold til invitasjonen – er dette noe bare for Trondheim, eller vil andre være med. Vi må gi signaler før 30. april.

Ordskipet: Rita Ottervik presiserte at det ikke er lagt opp til noen beslutning i dette møtet, dette er en orientering for nabokommunene, administrativ gruppe vil arbeide videre. Siden Samarbeidsutvalget ikke har nytt møte før fristen, bør vi ta sikte på at ordførerne møtes, men først og fremst at hver enkelt kommune må vurdere hva de vil være med på fram til fristen 30. april.

Morten Ellefsen påpekte at 1-2% reduksjon av biltrafikken var lite. Rita Ottervik la vekt på at tiltakene som en nå får midler til gjennom miljøpakken vil gi endret bilbruk i en helt annen størrelsesorden.

Terje Granmo berømmet Trondheim for initiativet, som han vil følge opp overfor kommunestyret. Det er bra at det nå kommer dokumentasjon på hva som kan realiseres, tiltak som utvilsomt vil bli mottatt positivt av befolkningen i Malvik. Hvis vi ikke gjør noe nå, blir vi uansett pålagt tiltak. Det er utvilsomt også negative sider ved forslaget, men her må vi som politikere gjøre våre avveininger.

Johan Arnt Elverum uttrykte at dette var interessant. Vi i ytterkanten blir ikke så sterkt berørt, vi er positiv til at det utredes, men det er vanskelig å si hva kommunestyret vil mene. Med så kort frist kunne det vært utarbeidet felles saksfremlegg, Kanskje det er tilstrekkelig at kommunene eventuelt gjør foreløpige vedtak som signaliserer holdning. Er det en selvfølge at nabokommunene – som ikke er storby – kan få tilsvarende andel statlige penger? Rita Ottervik presiserte har staten er tatt på alvor når det er signalisert at det forutsettes lokal medfinansiering og vi må regne med at det gjelder alle kommunene. Dette kan være en mulighet for kommunene til å realisere egne prosjekt. Belønningsmidlene til kollektivtrafikken styres nå av fylkeskommunen og omfatter hele regionen. Henning Lervåg uttrykte at når det nå er snakk om å få til en samlet pakke, så vil den gjelde spleiselag uansett kommune.

Oppfølging av seminar 15. februar:

Jon Hoem redegjorde. Fra referatet fra seminaret er det trekt ut utsagn i forhold til NTP i et eget notat. Intensjonen er å avklare hva Samarbeidsutvalget bør ta tak i etter seminaret. Skal samarbeidsutvalget gi uttalelse og ev følge opp? Seminaret la mye vekt på bærekraft og miljø, det ble etterlyst en Trondheimsregionpakke. Rekkefølge i tiltak for Trønderbanen, engasjement for høyhastighetstog, og generelt om godstarfikk, herunder innsalg av godsterminal – var også tema som kan følges opp.

Rita Ottervik pekte på betydningen av koordinerte synspunkt for å få gjennomslag. Ruth Astrid Muhle pekte på at det er nødvendig å få opp det vi er enig om. Jon P Husby pekte på enigheten i Orkdalsregionen som er behandlet i formannskapet, og at en også vil se på miljøpakken som Trondheim foreslår, vi må se helhetlig på virkemiddelbruk i Trondheimsregionen. Rita Ottervik uttrykte at ønsket er at nabokommunene blir med på drivstoffavgiften, men uavhengig av dette, er det uansett viktig dersom kommunene kan støtte miljøpakken for Trondheim. Fra departementet får vi hele tiden spørsmålet om hva mener nabokommunene. Brit Skjelbred bekreftet at det vil være avgjørende i saken hva nabokommunene mener. Hun pekte på høyhastighetstog som bør følges opp av regionen, også elektrifisering mot nord og øst. Rita Ottervik opplyste at det er kontakt mellom Trøndelagsfylkene og Oppland og Hedmark angående høyhastighetstog. Terje Granmo pekte på at referatet kunne tydeliggjøre hvilke utfordringer vi står overfor, og at det forenkler for kommunene.

Gunnar Lysholm pekte på at det er viktig å få frem hva penger skal brukes til på en enkel måte. Han pekte på at bedring av situasjonen i Trondheim har betydning for regionen. Lars Arne Pedersen presiserte at det er viktig å følge opp etter uttalelsen, her må det legges en slagplan. Jarle Martin Gundersen vektla at vi må få til en felles uttalelse.

*Vedtak: På bakgrunn av orienteringene og drøftingen om miljøpakke utarbeides felles saksgrunnlag, som kan suppleres av hver enkelt kommune.
Sekretariatet utarbeider forslag til felles formuleringer til saker vi kan stå sammen om i NTP.
Ordføreren i Trondheim innkaller til nytt ordførermøte før fristen 30. april for å samordne uttalelse.
Oppfølging av NTP-uttalelse tas opp i møte 16. mai.*

04/08 Søknad om medlemskap fra Orkdal kommune.

Det ble uttrykt at det er meget positivt at Orkdal kommune ønsker å gå inn i samarbeidsutvalget.

Vedtak: Enstemmig: Orkdal kommune inntas som medlem av Samarbeidsutvalget. Vedtektens § 1 endres i henhold til dette.

05/08 Regionreformen – hva nå?

Tore Sandvik innledet. Maktutredningen dokumenterer at folkestyret er svekket. Regionreformen ble igangsatt med dette som bakteppe. Norge skiller seg ut fra resten av Europa, hvor det regionaliseres. Erfaringen som statssekretær i næringsdepartementet er at det er umulig å utarbeide én næringspolitikk for hele landet på grunn av ulikhetene og ut fra at rammevilkår endres raskt ut fra lokale forhold. Det må dannes motmakt mot sentraliseringen rundt Oslo. Vi ønsker oss et større og sterkere Trøndelag framfor at staten regionaliserer seg. Hvis vi ikke får dette til, må byregionene rundt universitetene ta ansvaret.

Alle tre regjeringspartier har vedtak som tilsier maktfordeling til folkevalgt regionalt nivå. Regionmeldingen og komiteinnstillingen følger som kjent ikke opp dette. Stortingsbehandlingen uttrykker likevel at dersom uttalelsene fra fylkeskommuner og kommuner tilsa nye oppgaver til regionene, så skulle dette ligge til grunn. Regjeringens gjennomgang av høringen overser dette. Dette er uforståelig i forhold til at det bare er mindretall i partiene og deler av embedsverket som har vært imot i sine uttalelser. Et overveldende flertall av kommunene og fylkeskommunene har vært for.

Vi setter nå lit til at Stortinget i sin behandling åpner for forsøksregioner, ut fra positive svenske erfaringer. Trøndelag er aktuell og konsulent utarbeider nå søknad. Å bli en forsøksregion er ”plan A”, som vil innebære at vi får til mye av det vi ønsket. F.eks samordning innenfor samferdsel, herunder at vegvesenet kommer under folkevalgt kontroll. Vi unngår meningsløs dobbeltadministrasjon innenfor miljøvern og landbruk, skal vi få hånd om klimautfordringene må dette ivaretas i regionene. Kultursektoren kunne vi håndtert regionalt uten å ansette en eneste ny person. Næringsutvikling vil få mye bedre styring og samhandling med næringene ved å styrke Innovasjon Norge regionalt og bruke regionalt forskningsfond. Gjerne et Trondheimskontor rettet mot innovasjon og teknologi og et Steinkjerkontor i forhold til landbruket.

Førsøksregion Trøndelag forutsetter ikke at alt skal flyttes til Trondheim. Steinkjer kunne være sentraladministrasjon og ha regionregjeringen og fagapparat innenfor utvalgte sektorer. Trondheim som regionhovedstad bør ha regionordførersetet og regiontinget. Både regionregjeringen og regiontinget har uansett møter ut over hele regionen. De videregående skolene er naturlige regionale baser. Nå vurderer imidlertid Nord-Trøndelag enhetsfylke-modellen, jf. Møre og Romsdal. Dersom vi ikke kommer til enighet om å søke om å bli forsøksfylke, må vi som ”plan B” se på mulighetene i eget fylke. Vi har et samarbeid i Innlandet gjennom ”Blilyst”, vi har under etablering et Kystprogram, men vi har ikke noe i forhold til byregionen. Vi ser behovet for å danne motmakt mot de sterke regiondannelsene

i Stavanger- og Bergensregionen. Da ønsker vi å bidra med utviklingsmidler, ressurser og strategisk kompetanse for å understøtte det arbeidet som nå foregår i Samarbeidsutvalget og gjøre dette til et organ med større slagkraft og virkemidler, som kan ta den samme rollen som Stavangerregionen tar i Rogaland. I Rogaland og Hordaland er det byregionene som er utviklingskraften, de har definert seg inn i rollen som vi har etablert i felles fylkesplan. Stavangerregionen ser vi over alt i reklame etc. De er offensivt til stede også internasjonalt. Det som nå er på gang i Samarbeidsutvalget er riktig utvikling når situasjonen er slik den er. Stavangerregionen er det beste eksempelet på at dette er mulig. Også i konkurranse med Oslo må vi tenke slik. Som byfylke har Oslo mange av fordelene som vi ønsket å etablere gjennom regionreformen. Et videreutviklet Samarbeidsutvalg må få større ansvar for helhetlig kollektivtrafikk. Vi etablerer nå et ruteplanleggingselskap som skal ivareta regionen. FoU må utvikles opp mot Trondheim Science Region, med vekt på bygge universitetsregionen slik at vi holder konkurransen. Det må utvikles felles strategier for næringsutvikling.

Andre konsekvenser ved å satse på Storbyregionen framfor Stor-regionen er at Trøndelagsrådet i dagens form bør nedlegges, inkludert Oljepolitisk utvalg. Samarbeid kan ivaretas gjennom at de som har politisk ansvar møtes og samordner prosjekter og felles utviklingsplaner. Vi trenger ikke at administrasjonene våre filer i ukesvis på formuleringer for å oppnå konsensus, vi må være mer målrettet. I petroleumspolitikken må vi samordne oss med Møre og Romsdal, Midt-Norge må stå samlet, vi ønsker å etablere Midt-Norge Olje&Gass.

Rita Ottervik uttrykte at dette er et nyttig bakteppe for de diskusjonene vi skal og Samarbeidsutvalgets møtet 16. mai.

Vedtak: Gjennomgangen ble tatt til orientering.

06/08 Samarbeidsutvalgets utfordringer

- **Oppfølging av miniseminar "Fokusforsterking på Storbyregionen".**
- **Rapportering fra nedsatt utvalg ang. evalueringen**

Drøftingen av saken ble utsatt til ekstraordinært møte 16.05. Ruth Astrid Mule orienterte likevel kort om arbeidsgruppas konklusjoner. Vi har gode møter i samarbeidsutvalget, men hva gjør vi når vi kommer hjem? Følger vi opp i egen organisasjon? har vi tillit til hverandre, eller er vi konkurrenter? Samarbeidsutvalgets sammensetning gir uklar myndighet i forholdet til eget bystyre/kommunestyre.

Til tross for godt samarbeidsklima, er resultatene dårlig. Arbeidsgruppa tror at det må til en mer gjennomgripende diskusjon i hver enkelt kommune om hva vi vil med det regionale samarbeidet. Vi må forankre hos den enkelte kommunestyrerepresentant nødvendigheten av å stå sammen. Ambisjoner om det regionale samarbeidet bør drøftes i hvert enkelt kommunestyre før vi ser på videreføring av Samarbeidsutvalget. Så kan disse behandlingene samordnes av sekretariatet og i fellesskap med leder/nestleder legges fram i juni-møtet.

Rita Ottervik uttrykte at en drøfting av regionalt samarbeid i starten av hver valgperiode er en god ide. Vi bør se på sammensetningen, og ta med de utfordringene som Tore Sandvik la fram. Terje Granmo opplyste at Værnesregionen inviterte alle kommunestyrerepresentantene til filmsalen i Stjørdal til orientering/drøfting, tilsvarende kan gjøres for oss også.

Vedtak: Rådmennene forbereder drøfting om regionalt samarbeid i de bystyre/kommunestyrene.

07/08 Utkast til ny Trøndelagsplan 2009-12.

Morten Wolden orienterte. Planforslag er nå slutført og sendes ut til behandling med høringsfrist 01. juli. Vedtak i fylkestingene vil bli ettersendt.

Planen bygger på scenariearbeidet, og dilemmaet i planarbeidet er avveining mellom vekst og miljø. Trender er beskrevet. Det er analysert fortrinn, det aller viktigste er vår verdensledende posisjon innefor teknologi. Arbeidsgrupper har lagt fram mål og strategier for de sju områdene som ble prioritert. Vi har redusert antall strategier fra over 100 i gjeldende

plan til ca 40. Klimatemaet er eget tema, men gjennomsyrrer også alle områdene. Vi må utnytte vår kompetanse på energiområdet. Arbeidskraftutfordringen berører alle kommuner. Samhandling med FoU-miljøene er viktig. Langsiktighet i arealforvaltningen og ulikheter mellom by og land er fremhevet, og henger sammen med bærekraftig kommunikasjon. Det siste temaet er attraktivitet og favner bredt.

Det siktes mot sluttvedtak i felles fylkesting i oktober. Kommunene kan ta kontakt dersom de ønsker bistand til informasjon om planen.

Jon P Husby tok opp manglende bredbåndsdekning som viktig.

Vedtak: Gjennomgangen ble tatt til orientering.

08/08 Gjennomføring av interkommunal plan

- **Rapportering fra politisk behandling i kommunene**
- **Forslag fra rådmannutvalget om gjennomføring**

Inge Nordeide redegjorde for status. Alle kommuner ser ut til fatte positivt vedtak om deltakelse, Melhus og Midtre Gauldal gjenstår, men det er positiv innstilling. Rådmannsgruppen har besluttet at Jon Hoem går inn i prosjektlederstilling ved at han kjøpes fri i 50% stilling fra 01. april. I tillegg er det rom for å engasjere noe supplerende kompetanse. Kommunene, inklusive Trondheim, deltar med egeninnsats fra de oppnevnte deltakerene i prosjektgruppa og overheadkostnader. Med skjønnsmidlene som er til rådighet vil dette være finansiert i år, og vi har positive signaler for fortsatt støtte. Forslag til planprogram skal foreligge til møtet 13. april.

Rådmannsgruppa vil ta opp at det bør igangsettes en regional strategisk næringsplan, som også vil være en forankring av arealplanen. Opplegg blir drøftet i neste møte i rådmannsforumet.

Vedtak: Orienteringen ble tatt til etterretning. Planprogram legges fram i junimøtet hvor formannskapene deltar.

09/08 Høring – Reiselivsstrategi for Trøndelag

Hilde Cristin Larssen redegjorde for Trondheim kommunes saksfremstilling som behandles i formannskapet 8. april. Utgangspunktet er vekst i reiselivet i hele Trøndelag. Å bli mer synlig i markedet er en viktig utfordring. Vi må gjøre våre tilbud mer tilgjengelig, spesielt on-line booking – turistene har god råd, men dårlig tid. På disse områdene vil vi signalisere at planen kunne vært mer ambisiøs og innovativ. Vi mener at det må bli mer samarbeid mellom de store reisemålene i regionen. Trondheim ønsker å være en inngangsport også for de andre reisemålene, alle er unike og utfyller hverandre. Reiselivsstrategien kunne vunnet på å samle seg om færre og tydeligere satsinger. Tidsperspektivet fram til 2020 er svært lang tid i forhold til dette temaet, markedet endres raskt. En burde legge mer vekt på de nærmeste årene, ut fra bla. eksplosjonen som en nå har i forhold til on-line booking.

Vedtak: Orienteringen ble tatt til etterretning.

10/08 Eventuelt

Vedtak: Det ble fastsatt ekstra møte i Samarbeidsutvalget 16. mai kl 0900 i Orkdal kommune.

Referent:

Jon Hoem