

Til Kontrollutvalget i Trøndelag fylkeskommune

Bakgrunn

Dette dokumentet er starten på en varsling og innmelding av flere saker til Kontrollutvalget i Trøndelag fylkeskommune. Bakgrunnen for henvendelsen er en årelang konflikt angående forlengelse av rute 11, tidligere rute 8, i Trondheim fra eksisterende endeholdeplass på Blakli til ny endeholdeplass i enden av Steintrøvegen.

Gjennom hele prosessen har vi påvist at det i svært mange tilfeller er gitt uriktige og ufullstendige opplysninger fra AtB, fylkeskommunen og Trondheim kommune, noe som kan ha påvirket beslutningene i både Bystyret og i Fylkestinget. Derfor bør kontrollutvalget se på hvilke opplysninger som er gitt, prosessen bak og hvorfor dokumentert uriktige opplysninger ikke er korrigert i den videre prosessen.

Krav om riktige og fullstendige opplysninger

Konsekvensene av å gi uriktige opplysninger kan spenne over et stort spekter, fra å skape et inntrykk til å påvirke en viktig beslutning. Vi har i svært mange tilfeller påvist og dokumentert at det blir gitt uriktige og ufullstendige opplysninger fra både AtB og fylkeskommunens administrasjon inn til saksbehandlingen forut for vedtak om reguleringsplan, i rettsprosessen og senest i en orientering til fylkesutvalget den 22. desember 2020.

Vi ser også at påstander fra AtB og fylkesadministrasjonen godtas av politikerne uten at det kreves dokumentasjon og at det ikke stilles kritiske spørsmål for å belyse saken eller å påvise mangler.

Det har vært nødvendig med utstrakt bruk av innsynskrav for å få tak i korrekte og fullstendige opplysninger. Omfanget av uriktige og ufullstendige opplysninger er stort, og vi vil i det følgende prøve å systematisere dette på best mulig måte innenfor ulike tema. Vi håper på en god dialog med kontrollutvalget og kan supplere med ytterligere dokumentasjon hvis noe er uklart. Dokumenterbare fakta kan ikke være tema for diskusjon eller bare overses fordi det ødelegger en argumentasjonsrekke.

Følgende **tema** vil bli tatt opp:

1. Uriktige opplysninger fra fylkeskommunen i saksunderlaget til behandlingen i Bystyret. (Vedlagt i dette notatet.)
2. AtB og representanter fra administrasjonen i fylkeskommunen gir uriktige opplysninger i Fylkesutvalgets møte 22. desember 2020. Uregelmessigheter med en 7 år gammel underskriftsaksjon.
3. Underlag for beslutning om flytting av endeholdeplass. Vedtatt som del av Metrobuss-prosjektet.
4. AtB sine innspill i reguleringsprosessen. Flere brev/eposter/notat.

Vi ber om at hvert enkelt punkt gjennomgås for å se om det er gitt uriktige og ufullstendige opplysninger. Mange av opplysningene kan ha påvirket beslutningsprosessen og saksbehandlingen, både i fylkeskommunen, i Trondheim kommune og hos fylkesmannen. AtB er et heleid datterselskap av fylkeskommunen og det er tett dialog mellom aktører i AtB og politikere. Det er da viktig at vesentlig informasjon ikke blir holdt tilbake, men kommer fram til alle politikere i fylkestinget. Bare på den måten kan man sikre kritiske spørsmål, egenkontroll og at beslutninger som blir tatt gagnar samfunnet.

I dette brevet kommer underlag bare for tema nr. 1. Underlag for de andre punktene kommer etter hvert som vi rekker det. Det er et omfattende materiale med påvisning av uriktige opplysninger og uriktig informasjon.

Tema nr. 1: Uriktige opplysninger i to notat fra tidligere Sør-trøndelag fylkeskommune

Vedleggsliste

1. Notat fra fylkeskommunen datert 12. september 2014.
2. Epostutveksling mellom Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune.
3. Vår klage og påvisning av uriktige vegbredder, datert 10.08.2015.
4. Notat fra fylkeskommunen datert 12.11.2015.
5. Omforent leieavtale for areal til hvilebod Blakli.

Vi ønsker at kontrollutvalget tar stilling til eller undersøker uriktige eller udokumenterte opplysninger listet nedenfor.

Notat fra fylkeskommunen datert 12. september 2014.

Notatet inneholder flere uriktige opplysninger.

Sitat: Dette er ikke en fullgod løsning for passasjerene, og det medfører ekstra driftskostnader kontra å ha hvilebod lokalisert i Steintrøvegen.

Påstanden om ekstra driftskostnader er ikke riktig. AtB opplyser at kjøring av matebuss kostet 0,9 millioner per år i 2015 og at det var nødvendig å supplere med ekstra avganger, noe som ville bringe kostnaden opp i 1,2 millioner per år. Forlengelse av rute 8 til Steintrøvegen medfører 2,8 km ekstra kjørelengde per avgang, ca. 66000 km per år. AtB har akseptert å bruke en kostnad på 36 kr/km i 2016 og ekstra kostnad blir dermed ca. 2,43 millioner per år. Påstanden fra fylkeskommunen er dermed beviselig feil.

Sitat: Leieavtalen for Blakli løper dessuten ut i mai 2016.

Denne opplysningen er feil. På det tidspunkt dette ble skrevet var det allerede oppnådd enighet om en ny leieavtale, se vedlegg 5. Blakli endeholdeplass blir dermed vurdert som uegnet basert på uriktige opplysninger.

Sitat: For at det skal kunne kjøre tovegs busstrafikk på strekningen med den frekvensen rute 8 har, må vegen tilfredsstillende kravet for tovegs busstrafikk, som er 6,5 meter kjørefeltbredde. Ca. 500 meter av strekningen har i dag i følge NVDB en kjørefeltbredde på 5,2 meter. Det vil si at det er nødvendig å utvide vegen med mer enn en meter i bredden før en kan sette busstrafikk på strekningen. Vegen ligger i skrånende terreng, og fortau og gang- og sykkelveg langs vegen er ikke bredere enn de må være (ca. 3 meter), det er også et bolighus nært vegen på nedsiden. På øversiden er det til dels bergvegg med hus oppå knausen. Utvidelse av vegbanen vil med andre ord være kostbart, og gjøre betydelige inngrep i nærområdet.

Det meste i dette avsnittet er feil. NVDB sin vegbredde er merket med anslått verdi. Den virkelige vegbredden er stort sett over 6,5 meter på denne strekningen. Gang- og sykkelveien er noen plasser 4-5 meter bred. Huset oppå knausen ligger ved en strekning som er ca. 7 meter bred og har god avstand til veien. Et par plasser på en strekning av ca. 50 meter kan to bergnabber med fordel tas vekk men inngrepene er ikke betydelige og er heller ikke kostbart. Fylkeskommunen sin vurdering er uten rot i den virkelige veibanen og terrenget rundt. Og veien er klassifisert som BK10/50-veg i Statens Vegvesen sine veglister, dvs. godkjent for leddbuss inntil 18.75 meter og alle andre busser som AtB kjører.

Sitat: Samferdselsavdelingen og AtB mener den ønskede etableringen i Steintrøvegen utpeker seg klart som det samfunnsmessig mest fordelaktige alternativet, og håper på medhold fra Trondheim kommune i dette.

Sett ut fra alle feilene påpekt ovenfor så er også konklusjonen feil. Det er på ingen måte dokumentert at Steintrøvegen er det klart beste samfunnsmessige alternativet.

[Eposter mellom Sør-trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen.](#)

I mars 2015 var det en epostutveksling mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen, se vedlegg 2. Denne epost-utvekslingen danner grunnlaget for notat/brev fra fylkeskommunen, datert 12.11.2015. I disse epostene ber fylkeskommunen om kostnadsoverslag for breddeutvidelse av 500 m med veg. Statens vegvesen tar klare forbehold i sine svar, se vedlegg 2. Forbeholdene er bl.a. "*Jeg vil nesten gå så langt som å si at et slikt overslag ikke kan brukes som grunnlag til å ta beslutninger.*" og "*Men vi skal selvsagt gjøre så godt vi kan, hvis dere ønsker et slikt overslag. Hvilket grunnlag det er regnet på, må da klart framgå i den videre behandlingen.*"

Ingen av disse helt vesentlige forbeholdene blir ikke brakt videre i fylkeskommunens notat/brev datert 12.11.2015, vedlegg 4. I epostene fremkommer det også at endeholdeplass Steinåsen vil bli "ekstremt dyr", denne opplysningen er ikke lagt frem for beslutningstakere i fylkeskommunen. Det fremgår også at hvis kostnaden for utvidelse av Steinanvegen er mindre enn 5 millioner så er det et alternativ å kjøre til Lohove. Med korrekte opplysninger om vegbredder er det helt opplagt at kostnaden for vegutvidelse er mindre enn 5 millioner og å kjøre rute 8 (11) til Lohove blir forkastet på

uriktig grunnlag tidlig i prosessen. Andre løsninger som medfører en bussrute langs Steinanvegen blir ikke vurdert av samme grunn.

Det må også bemerkes at ingen av de to notatene fra fylkeskommunen er signert eller parafert. Er dette vanlig saksbehandling? Hvordan er kvalitetskontrollen gjennomført? Har disse notatene vært til politisk behandling eller har innholdet vært diskutert på politisk nivå?

Vi melder dette inn som et varsel til kontrollutvalget og ber om en grundig gjennomgang av hvilke uriktige opplysninger som er gitt, hvordan disse bringes videre i beslutningsprosessen, både hos Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune. Vi er tilgjengelige med mer informasjon om nødvendig.