



MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato
4.5.2018

Dato og tid: Fredag 27.4.2018, kl. 10:00 – 14:00

Sted: Fylkestingsal A, Fylkeshuset

Tilstede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore O. Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet

Mari Mogstad, Fylkesmannen i Trøndelag

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Eva Solvi, Statens vegvesen

Hans Kringstad, Trondheim kommune

Oddgeir Myklebust, sekretariatet

Referent: Henning Lervåg

Saksliste: Styringsgruppe for Miljøpakken

Orienteringer

19/18 Kostnad, trafikkinntekt og tilskudd til kollektivdrift i 2016 og 2017 (TRFK)

20/18 Momsreduert investeringstilskudd (SVV)

21/18 Utbyggingsplan 2019 – 2023/29 (Sek)

22/18 Forslag til endret organisering i Metrobussprosjektet (TK)

23/18 Status for arbeidet Metrobuss (TK, Sek)

24/18 Videre arbeid med byvekstavgifter (SVV)

25/18 Jernbanedirektoratets handlingsprogram (JD)

26/18 Om informasjonsarbeidet (TK)

27/18 Orientering om BRT-vurdering for Elgeseter gate(TK)

28/18 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

Møtereferat: Møtereferatet er godkjent og lagt ut på vår hjemmeside

Orienteringer

Beslutninger i Programrådet:

- Vedtatt mandatene for prosessleder, prosjektledere og koordineringsgruppen i gateprosjektene (Jf. sak 23/18).
- Godkjent revidert plan for tiltak i Isdamvegen som alternativ til utvidelse av kostnadsrammen.
- Godkjent at det planlegges permanente metrobusstasjoner ved Rønningsbakken
- Godkjent at det utarbeides planer for permanente metrobusstasjoner for Bakke bru/Bakkegata, og foreslått at det settes av midler i handlingsprogrammet for 2019 slik at det kan være mulig å bygge disse til august 2019 dersom dette vedtas etter prøveprosjektet.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Det iverksettes en prosess for å få en omforent forståelse av kostnader og tilskudd til drift av kollektiv i Trondheim/Klæbu og Stor-Trondheim.

Konklusjon: Tas til etterretning

Sak 19/18: Kostnad, trafikkinntekt og tilskudd til kollektivdrift i 2016 og 2017 (TRFK)

Erlend Solem redegjorde for for tilskudd, inntekter og kostnader til drift av kollektivtrafikk i 2016 og 2017 (vedlegg 1). AtB har hatt mindre kostnader enn inntekter både i 2016 og 2017. I 2016 var trafikkinntektene 411,8 mill kr, tilskuddet 226,3 mill kr og kostnadene 608,0 mill kr. Mindreforbruket på 30 077 889 kr er tilført AtB som egenkapital. I 2017 var trafikkinntektene 429,0 mill kr, tilskuddet 248,2 og kostnaden 653,9 mill kr. Mindreforbruket i 2017 er 23 268 863 kr og er satt av i AtB på en konto for Miljøpakken.

Kommentarer:

- Inngår kostnadene til skoleskyss i fylkeskommunens tilskuddsramme på 160 mill kr. Nei, tilskudd til skoleskyss for grunnskole og videregående inntektsføres som egne poster i tillegg til fylkeskommunens tilskudd.
- Det blir feil å blande fylkeskommunens forskuttering på 10 621 670 i 2017 inn i oversikten for 2016, men det har ingen praktisk betydning for sluttresultatet.
- Det er forståelse for å bruke 30 mill kr til styrking av egenkapitalen etter at denne har vært svekket tidligere.
- Det må legges fram en mer detaljert oversikt som grunnlag for politisk behandling. Denne må vise hvordan alle kostnads- og inntektskomponentene henger sammen og gir det totalresultatet som presenteres.
- AtBs prognoser har bommet disse to årene hvor rutetilbudet har vært kjent. Vil tilskuddsbehovet også i framtida ligge lavere enn forventet? Nei, det forventes en høyere kostnadsutvikling i bransjen framover.
- Må se på AtBs administrasjonskostnader på nytt. Tidligere 70/30 - fordeling er antydning å ligge for høyt for Trondheim, og med samlingen av Trøndelag blir det helt nye tall. Det er startet en prosess med å gjennomgå dette på nytt. Det er en krevende øvelse fordi vi skal fram til gjennomsnittskostnadene over flere år.
- Det trengs mer fakta som bakteppe for å synliggjøre grunnen til forventningene til kostnader framover. Det er viktig for Trondheim, men også for i forhold til resten av Trøndelag.

- Det vil være fordelaktig med en større langsiktighet i A+Bs økonomi slik som i Ruter som har fireårshorisont. Vi bør ha et omforent syn på forventningene i en lengre periode. Dette er viktig for at A+B skal kunne ha fleksibilitet til å kunne styrke tilbudet eller gjennomføre nedskjæringer underveis når det viser seg nødvendig.
- Snittpriser, f.eks. at hver ny passasjer øker tilskuddsbehovet med ca 10 kr, eller at sjåføren står for ca 60 % av kostnadene, er interessante nøkkeltall. Men kostnadsutviklingen går sprangvis når tilbudet må økes. Gjennom langsiktig planlegging kan den sprangvise usikkerheten reduseres.

Konklusjon: Det legges fram en sak til behandling i fylkesutvalget og i formannskapet. Saken må inneholde fylldigere informasjon slik at det blir mulig å se sammenhengen mellom alle inntekts- og kostnadskomponentene.

Sak 20/18: Momsreduert investeringstilskudd (SVV)

Staten dekker halvparten av kostnadene til metrobuss i henhold til gjeldende bymiljøavtale. I baneprojektene i Oslo og Bergen benyttes netto kostnadstall uten moms, mens kostnadene i Trondheim og Stavanger regnes med moms. Vegdirektoratet viser til at fylkeskommunen får momsrefusjon og at det av den grunn er riktig å ta utgangspunkt i en 50/50 fordeling av kostnadene uten MVA. De reelle kostnadene for partene blir ellers ulike og betydelig høyere enn 50 % for staten. Vegvesenet er bedt om å legge dette til grunn ved innspill om statlige midler til statsbudsjettet for 2019 og orienterer Kontaktutvalget om dette.

Ved innføring av MVA-avgift på veg i 2013 ga staten et ekstra bidrag for å dekke momsen på statlig vegnett. Det ble samtidig pekt på at det ikke var nødvendig å kompensere for avgiften på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett siden begge fikk momsrefusjon og kunne tilbakeføre denne til Miljøpakken. Både fylkeskommunen og kommunen har vedtatt dette, og momsen går derfor allerede inn som en finansieringsinntekt i Miljøpakken i dag. Endringene medfører derfor et inntektsbortfall i Miljøpakken.

Kommentarer:

- Beklagelig at det ikke foreligger noe skriftlig fra departementet. Vi må be staten avklare sitt syn på moms knyttet til bymiljøavtalen. Når brevet kommer, må det inneholde en begrunnelse.
- Vegvesenet har valgt å orientere om dette nå for å gi et grunnlag for å lage en realistisk langtidsplan.
- Vi har en gjeldende bymiljøavtale. Staten må forholde seg til avtalen og kan ikke bestemme alene. Forutsetningene er endret. Avtalen inneholder en beskrivelse for hvordan tvister skal behandles.
- Kan drøfte hvordan vi løser dette i første møte i byvekstforhandlingene. Nei, det er ikke hensiktsmessig å starte forhandlingene med en tvistesak. Vi må unngå å starte forhandlingene med minus 300 mill kr.
- Staten må komme tilbake med et eventuelt forslag til kompensasjon.
- Vi forholder oss til inngått bymiljøavtale og planlegger det vi har tenkt.

Konklusjon: Kontaktutvalget ber staten avklare i brevts form sitt syn på moms knyttet til bymiljøavtalen. Har staten et annet syn enn den inngåtte avtalen sier, henvises det til tvisteløsningsregimet avtalen beskriver.

Sak 21/18: Utbyggingsplan 2019-2023/29 (Sek)

Kontaktutvalget ba i siste møte om at det arbeides videre med et handlingsprogram for 2019 - 2029 med utgangspunkt i de føringene som ble gitt i siste møte. Etter den tid har signalene fra statens vegvesen om at bidraget til Metrobuss blir redusert, jf. sak 20/18, medført endringer i forutsetningene. Dette har betydning for utbyggingsprogrammet og reiser behov for å drøfte hva som skal legges til grunn for handlingsprogrammet:

- Alternativ 1: Opprettholde de tidligere finansieringsforutsetningene til tross for signalene fra staten om å redusere det statlige bidraget fra 1,5 mrd kr til 1,23 mrd kr.
- Alternativ 2: Følge samme praksis som staten og bidra med en redusert lokal egenandel (1,23 mrd kr) som sammen med momsrefusjonen utgjør avtalt beløp. Det gir en reduksjon i rammen til Metrobuss på 550 mill kr.
- Alternativ 3: Opprettholde lokalt bidrag på forutsatt nivå (1,5 mrd kr) selv om staten reduserer sitt bidrag. Det gir en reduksjon i rammen til Metrobuss på 275 mill kr.
- Alternativ 4: Øke det lokale bidraget til 1,77 mrd kr for å kompensere for redusert statlig bidrag slik at finansieringsrammen opprettholdes.
- Alternativ 5: Øke det lokale bidraget ennå mer (til 1,84 mrd kr) og øke prosjektporteføljen for metrobuss slik at det avtalte statlige tilskuddsbeløpet opprettholdes på 1,5 mrd kr. Det gir en økt ramme til Metrobuss på 335 mill kr.

Kommentarer:

- Vi bør opprettholde det opprinnelige budsjettet og ikke innarbeide et redusert bidrag for Metrobuss på nåværende tidspunkt.
- Dersom staten reduserer sitt bidrag, øker behovet for låneoptak. Lånerammen er allerede knapp og vi bør nå uansett utvide denne.
- Sekretariatet bør vurdere hvor høy låneramme vi trenger. Hva kan vi få behov for? Det er ikke sikkert at vi vil utnytte hele rammen, men det må kunne være mulig.
- Det trengs en ny sak om et nytt tak for rammen som må legges fram senest i junimøtet. Saken må inneholde en realistisk begrunnelse av behovet for likviditet, bl. a. utløst som følge av forskuttering av Nydalsbrua. Det er sannsynlig at behovet vil ligge mellom 1,5 og 2 mrd kr.

Konklusjon: Utkast til handlingsprogram for perioden 2019 - 2029 utarbeides ut fra tidligere forventninger om statlig bidrag til metrobuss (alternativ 1). Sekretariatet kommer med en anbefaling for taket på lånerammen. Sak med ny låneramme fremmes lokalpolitisk for behandling i juni.

Sak 22/18: Forslag til endret organisering i Metrobussprosjektet (TK)

Metrobussprosjektet har til nå vært organisert som en plangruppe med medlemmer fra kommunen og vegvesenet. Plangruppen har gjennomført all planlegging før byggefasen med skissefase, utredning og forprosjektering. Alle delprosjektene har vært gjennom politisk behandling, og i løpet av april vil all forplanlegging før byggefasen være fullført. Budsjett er etablert og blir nå revidert etter siste kostnadsanslag i mars. Hele porteføljen med delprosjekt er overlevert for gjennomføring av byggeplan og bygging i byggherreorganisasjonen i TK og SVV.

Det foreslås å overføre prosjektledelsen til byggherreorganisasjonene for å sikre prosjektet en optimal lederorganisering i byggefasen. Det gir korte ansvars- og rapporteringslinjer mellom daglig oppfølging og gjennomføring opp til prosjektets styringsorgan. Det er her den daglige ledelse bør ligge i byggefasen. Fremdriftsplan er utarbeidet av byggherrene og de skal styre byggeprosjektene frem til ferdigstillelse. Begge byggherreorganisasjoner i TK og SVV er etablert med egen ledelse, rutiner og er fungerende bemannede organisasjoner.

Prosjektstyret foreslår at prosjektstyret avvikles og at arbeidet med metrobusssprosjektet omorganiseres. Ny organisering overfører oppgavene til Programrådet der AtB inkluderes i metrobussakene. Det vil da være Programrådet som disponerer usikkerhetsavsetningen på 100 mill kr.

Kommentarer:

- Bra at vi nå har kommet over i byggefasen. Overføring av ledelsen til byggherreorganisasjonen synes fornuftig da det er her arbeidet nå vil styres.
- Trenger vi et eget sekretariat? Controllerfunksjonen må kunne legges til Miljøpakkens sekretariat og benytte de personene vi alt har i sekretariatet.
- Viktig at de som har deltatt i planleggingen og kjenner arbeidet godt blir med i oppfølgingen. Det er nyttig begge veier.
- Miljøpakkens sekretariat har ikke den kompetanse og oversikt som prosjektlederen for metrobuss sitter inne med. Det vil være en større oppgave enn det Miljøpakkens sekretariat kan utføre, men prosjektlederen kan legges til Miljøpakkens sekretariat. Dermed gis også prosjektlederen større tyngde og kan benytte sekretariatets eksisterende fullmakter til å kreve rapportering og svar.
- Kontaktutvalget ønsker tilbakemelding om status hver måned og i alle Kontaktutvalgsmøtene.

Konklusjon:

Prosjektstyret for metrobuss avvikles og arbeidet omorganiseres. Prosjektledelsen overføres til byggherreorganisasjonene i vegvesenet og kommunen. Programrådet overtar ansvaret for oppfølgingen av arbeidet. AtB inviteres til saker som berører metrobusssprosjektet. Prosjektlederen utøver sin kontrollfunksjon som del av Miljøpakkens eksisterende sekretariat. Kontaktutvalget ber om månedlig rapportering og orientering i alle møter.

Sak 23/18 Status for arbeidet i Metrobuss (TK, Sek)

Metrobusssprosjektet:

Prosjektet har forholdt seg til AtBs prioriteringsliste og ivaretar de aller fleste punktene til 2019. Resterende ligger inne i andre pågående prosjekt, og kan bli realisert i nær fremtid. Det er underveis i prosjektet også avdekket behov for andre tiltak som anses som svært viktige for å kunne gi metrobussene god fremkommelighet.

Usikkerheten rundt politiske avgjørelser og bemanning er minimert. Alle delprosjektene unntatt Tiller er overlevert byggherrene og ligger til gjennomføring i henhold til plan. Det er fremdeles noe usikkerhet rundt grunnverv. Alle reguleringsplaner, foruten 2, er levert inn til planmyndighetene for første gangs behandling. Økonomisk ligger prosjektet i rute og det arbeides med vurdering av usikkerhetsavsetninger og mulige innsparinger i samsvar med plan. Det må fremdeles arbeides hardt for å sikre framdrift, økonomi og kvalitet.

Alle prosessene og de enkelte delprosjektene i Metrobuss er avhengige av tett oppfølging og styring. Prosjektet jobber i tillegg med en rødliste som inneholder delprosjekt som har behov ekstra tett oppfølging på grunn av forventede utfordringer med fremdrift eller budsjett. Listen skal gi byggherrene ekstra føringer for oppmerksomhet for å sikre at de holder fremdrift eller budsjetttramme.

De siste kostnadsanslagene ble gjennomført i mars, basert på den nye og med detaljerte kunnskapen som har kommet i planfasen. Det reviderte kostnadsbildet danner grunnlag for en ny politisk behandling av budsjettet for å avklare eventuelle endringer i kostnadsrammer og innhold.

Gjennomgangen viser at det kan være hensiktsmessig å benytte mer midler til enkelte tiltak og mindre til andre. Dette har bakgrunn i utvidede behov ved knute- og omstigningspunktene, prisindeksjustering, bedre kunnskap om omfang av prosjektene og politiske beslutninger om valg av endrede løsninger. Usikkerheten er redusert, og usikkerhetsavsetningen kan reduseres tilsvarende.

Gateprosjektene:

Organiseringen og styring av arbeidet ble avklart i forrige møte i Kontaktutvalget. Ansvar er nå fordelt, og det ble arrangert oppstartseminar med bred deltagelse 19. april. Det er utarbeidet rammer og mandat for styringsgruppen, prosesslederen, prosjektlederne og koordineringsgruppen. Arbeid med engasjering av en uavhengig prosjektleder pågår. Prosjektlederne er på plass og samarbeider om oppstart og utarbeidelse av framdriftsplaner innenfor de foreliggende avklaringene.

Kontaktutvalget må godkjenne styringsgruppas mandat som er utarbeidet ut fra føringene i forrige møte:

Mandat for styringsgruppen for gateprosjektene:

- *Programrådet er gitt myndighet til å være styringsgruppe for arbeidet med Gateprosjektene (jf KU-sak 2/18, 26.01.18).*
- *Styringsgruppen er ansvarlig for oppfølging av innhold, framdrift og økonomi i prosjektene.*
- *Styringsgruppen skal være beslutningsorientert der flertallet i utgangspunktet bestemmer. Her har staten, fylket og kommunen en stemme hver (jf KU-sak 15/18, 16.03.18)*
- *Styringsgruppen avgjør spørsmål som løftes opp fra prosjektene innenfor vedtatte politiske rammer og styringssignaler fra Kontaktutvalget.*
- *Saker med stor uenighet eller av politisk og prinsipiell karakter bringes fram for Kontaktutvalget som også orienteres løpende om hvilke beslutninger som ellers tas.*
- *Styringsgruppens dialog med de enkelte prosjekt skjer gjennom Prosessleder som er styringsgruppens representant.*
- *Styringsgruppen skal sørge for at alle partenes forslag utredes og vurderes på en likeverdig måte og foregges som grunnlag for politisk behandling.*

Kommentarer:

- *I henhold til bymiljøavtalen skal det tas stilling til kostnader ut fra byggherreanslag for de tiltakene som skal bygges til 2019. Når disse nå foreligger, må det lages et dokument som kan framlegges for godkjenning i departementet. Praktiske å vente til etter politisk behandling av forslag til revidert budsjett.*
- *Usikkerheten mht grunnverv er knyttet til grunn som vi absolutt må ha. Det er da viktig at en ber fylkesmannen om forhåndstiltredelse. Vegvesenet praktiserer dette, og rådmannen følger opp at kommunen gjør det samme i sine prosjekt.*
- *Trondheim kommune har signert avtale på alle sine prosjekt og vegvesenet har også 10 - 15 byggeklare prosjekt nå i vår.*
- *Hvilke kuttvarianter kan vi gjøre i ettertid for å ivareta budsjetttrammene? I prinsippet alle mulige kutt. Snøsmelteanlegg har kommet til senere med spesiell begrunnelse om en politisk valgt standard og det kreves en spesiell begrunnelse for å kutte her.*

- Prosjektlederne for gateprosjektene etterlyser bestillinger fra sekretariatet og det haster med å få disse på plass.
- Det er mange politiske avklaringer som trengs i gateprosjektene. Elgeseter gate må avklares til september.

Konklusjon: Tas til orientering. Kontaktutvalget godkjenner Programrådets mandat som styringsgruppe for gateprosjektene.

Sak 24/18 Videre arbeid med byvekstavtaler (SVV)

Samferdselsdepartementet sendte 17. april ut invitasjon til forhandlinger om byvekstavtale i de fire storbyområdene. Regjeringen har bestemt hvilke kommuner som får delta. I Trondheimsområdet gjelder dette Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus i tillegg til fylkeskommunen.

Byvekstavtalen skal være et rammeverk for løpende samarbeid om en samordnet areal- og transportutvikling der nullvekstmålet er førende. Den nye organiseringen innebærer at det skal etableres en politisk styringsgruppe for byvekstavtalen. Politisk ledelse i fylkeskommunen og hver av kommunene inviteres til å delta i tillegg til en statssekretær fra Kommunal og moderniseringsdepartementet og en fra Samferdselsdepartementet (leder).

Videre vil staten ved vegvesenet lede forhandlingene i en administrativ forhandlingsgruppe der også Jernbanedirektoratet og fylkesmannen vil delta. Representanter for embetsverket i de to departementene kan delta, og lokalt avgjør en hvem som deltar og om det her også er ønskelig med politisk deltagelse i disse møtene. Sekretariatsleder i Miljøpakken inviteres også til møtene.

Første forhandlingsmøte holdes 8. juni kl 12 -14 og er lukket med avsatt tid for pressen etter møtet. Dagsorden blir om lag som for møtet i politisk styringsgruppe for Oslo/Akershus:

1. Innledning og rammer for ny forhandling ved departementene
2. Organisering av og deltagelse i forhandlingene
3. Statens gjennomgang av saker som inngår i forhandlingene
4. Lokale parters innspill til forhandlingene
5. Videre prosess og framdrift
6. Eventuelt

Kommentarer:

- Trondheimsregionen har sendt brev til Samferdselsdepartementet der det stilles spørsmål til utvelgelsen av kommuner. Det ønskes en orientering om hvilke kriterier som er lagt til grunn.
- Det er en viss skuffelse over at staten ikke har respektert det arbeidet som er gjort mht til å komme fram til en organisering lokalt som både sikrer en bred deltagelse og gir en effektiv representasjon.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 25/18 Jernbanedirektoratets handlingsprogram (JD)

Anne Skolmli orienterte er om handlingsprogrammet 2018 – 2029 som nå er ute på høring og om trafikkpakke nord (vedlegg 2)

NTP-rammer 2018-29:

- Totalt 327,5 mrd. kr.
- Første seksårsperiode 146,7 mrd. kr.
- Andre seksårsperiode 180,8 mrd. kr.

Det legges opp til en lineær opptrapping som innebærer et nivå på ca 81 % av gjennomsnittet første år og ca 119 % i 2023.

Bane NOR skal implementere ERTMS, som er et viktig teknologisk skifte for å gi økt punktlighet og sikkerhet, løpende fram til 2034. Det skjer i 2022 og 2027 på Nordlandsbanen, i 2024 på Rørosbanen og i 2030 på Dovrebanen.

Gode og tilrettelagte stasjoner og knutepunkt er ett av satsingsområdene. Målet er at 44 prosent av alle på- og avstigninger skal gjennomføres til og fra en universelt utformet stasjon (7 prosent i dag). Trønderbanen har stasjoner som krever tiltak for å øke transportkapasiteten, hovedsakelig plattformtiltak for innfasing av lengre tog. Innenfor byvekstavtalen er det ønskelig å prioritere Trondheim stasjon byggetrinn 2 – bedre kapasitet og tilgjengelighet til plattformene.

Nytt lokal- og regiontogmateriell på Trønder- og Meråkerbanen ligger inne i første seksårsperiode 2018-2023. Det vil bedre kapasiteten og komforten om bord på togene. Trønder og Meråkerbanen elektrifiseres, hvilket reduserer togenes støy- og klimagassutslipp. Et forbedret tilbud på Trønderbanen vil bidra til en sterkere integrering i Trøndelag.

Trafikpakke 2 Nord:

Staten vil gjennom konkurranseutsetting av persontogtrafikken legge til rette for at kundene skal få et enda bedre togtilbud og at staten får mer igjen for de pengene som brukes til kjøp av persontogtjenester. Trafikpakke Nord omfatter bl.a. alle region og fjerntog som betjener Trondheim. Det legges opp til trafikkstart 15. desember 2019. Intensjonen er å inngå samarbeidsavtaler med bl.a. Trøndelag fylkeskommune. Det er opsjoner for videre utvikling av tilbudet fra desember 2020. Det kan i tillegg bli iverksatt endringer i rutetilbudet som krever tiltak i infrastrukturen innenfor avtaleperioden på 8 + 1+1 år.

Kommentarer:

- Hvorfor tar det så lang tid å innføre ERTMS-systemet? Teknologiu utviklingen går raskt i samfunnet, men sakte på jernbanen. Hvordan kan en vite hva som er riktig teknologi om 10 år?
- I tillegg til det som ligger i NTP er det også pekt på muligheten for å bruke kommersielle inntekter til forbedringstiltak i stasjonsområdene, f.eks. ved å selge eiendommer.
- Vi bør etterspørre en begrunnelse for hva tiltakene i handlingsprogrammet betyr for nullvekstmålet?
- Det arbeidet som JD gjorde på stasjonsutvikling i 2017 er et OK grunnlag for byvekstforhandlingene.
- Torgård ligger med oppstart i siste 6-årsperiode.
- Det oppfordres til å komme med innspill til handlingsprogrammet.
- Endring av frekvens på Trønderbanen ligger ikke som en opsjon, men er definert som en endring etter som det krever fysiske infrastrukturtiltak
- Fylkestinget har vedtatt at de ønsker å ta over Trønderbanen og avventer svar fra departementet. Fordelen er at de kan lånefinansiere og gjennomføre utbygging raskere.
- Hvis man får tilbud som ligger under det som er satt av, vil midlene som da er til overs brukes i regionen? Nei, ikke nødvendigvis. Jernbanen er ikke regionalisert på den måten.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 26/18 Om informasjonsarbeidet (TK)

Hans Kringstad orienterte om saker i media (vedlegg 3). Adresseavisen har i gjennomsnitt en sak om Miljøpakken annenhver dag de siste ti årene. Det har vært 101 saker i media siden mars, hvorav 55 % på nett, 68 saker i Adresseavisen. Det er 40 % mer enn i fjor.

Det har vært omtale av byvekstforhandlingene, politisk synspunkter på styringen av Miljøpakken, prakk med bussbommene, svar på feilinformasjon om Miljøpakken i Melhus, omtale av elsykling, debatt på Facebook og omtale av prosjekter (Metrobuss, Johan Tillers veg, Høgskoleringen, Olav Tryggvasons gt og E6).

Reiserådgiverne har arrangert vårpuss for sykkel og samarbeider nå med St. Olavs hospital og Charlottenlund vgs om tiltak. Det er 10 uker med kampanjer i vår med visning av video "noen må kjøre"

Kommentarer:

- Mulig å hente ut mobildata etter samtale med Telenor.
- Det gjøres en bra jobb

Konklusjon: Tas til orientering.

Sak 27/18 Orientering om BRT-vurdering for Elgeseter gate(TK)

Aslak Heggland presenterte BRT-standarden og de vurderingene som er foretatt i Elgeseter gate (vedlegg 4). Vurderingene gjennomføres for en korridor på minst 3 km og i Trondheim er dette gjort for Elgeseter gate/Holtermannsveg (3,6 km). Korridoren må oppfylle noen grunnleggende krav for å kunne kalles BRT:

- Egen bussveg, helst med fysisk skille eller egen farge
- Bussen må gå i midtstilte felt eller i egen gate
- Billettering foregår utenfor bussen
- Bussene har prioritering i kryss
- Trinnløs ombordstigning

En forbedret dagens trasé gir score på 35 (av maksimalt 100), metrobuss med sidestilte bussfelt 51 og med midtstilte felt 68. Bare med midtstilte felt tilfredsstilles alle grunnleggende krav til BRT. Her oppnås bronse-standard som er andre nivå i skala på fire. Med relativt små forbedringer, f.eks. fåtestyring og bedre takting av rutetilbudet, kan en oppnå sølv-standard som er nest høyeste nivå.

Kommentarer:

- Det skulle være trinnfri adkomst, en høydeforskjell på 7 - 9 cm er alt for mye for rullestol. Kan vi gjøre noe med det? Det er vanskelig fordi holdeplassen skal brukes av flere busser og bussene trenger litt plass for å åpne dørene.
- Det må være en sikkerhetsmargin mht høyden på bussenes overheng ved inn og utkjøring av holdeplass. AtB vet mer om dette og får besvare dette til neste møte i KU

Konklusjon: Tas til orientering. AtB inviteres til å svare ut spørsmålet mht høydeforskjell/trinnvis adkomst på neste møte.

Sak 28/18 Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Utviklingen i kollektivtrafikken. Buss: 11,5% nedgang i mars, men vi må se på april også. I jan/feb var det fortsatt vekst, men det er mindre vekst enn før.

Utviklingen i biltrafikken. Bil: Mer enn 10 % nedgang i mars, men mars 2018 er ikke sammenlignbar med mars 2017 pga påska. Det har også vært en liten nedgang de to første månedene i 2018, ca 0,9 % i snitt.

Kommentarer:

- Har vi telling av vintersyklister? Vi får tall fra RVU til sommeren. Der kan vi ta ut tall for vintersykling. RVU er en gammeldags måte å hente tall på. Det finnes teknologi til å gjøre dette på annen måte.
- Ansvaret for å innhente og klargjøre data er fragmentert og må samles. Det bør være 1 person i sekretariatet som kan ta imot alle tallene. Alle partene må komme med data som samles her.
- Noen må ta ansvar for å samle og holde oversikt over denne informasjonen. Det bestilles en sak til neste KU som viser hva vi har av data og tar opp spørsmålet om å dedikere personalressurser. Må redegjøre for hvilke data som vi har, hva som finnes, hvilke som er mulige å framskaffe og kostnadene ved dette.
- Teknologi er en del av forhandlingene om Byvekstavgift. Vi bør sette i gang nå, kan ikke vente på en byvekstavgift. Teknologigruppa i Miljøpakken kan ta ansvar for å lage en sak for å synliggjøre hva som er enkelt å få tak i av tall og hva det eventuelt bør jobbes med.

Konklusjon: Teknologigruppa i Miljøpakken tar ansvar for å lage en sak til neste KU. Det må gjøres rede for hva vi har av data og hva som er mulig å framskaffe. Spørsmålet om å dedikere en personalressurs til dette arbeidet tas opp.

Eventuelt

Neste møte i Kontaktutvalget holdes 8. juni kl 9:00 - 11:30, før første møte i forhandlingsutvalget. Møtet holdes i formannskapssalen