



MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato
15.6.2018

Dato og tid: Fredag 8.6.2018, kl. 9:00 – 11:30

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset

Tilstede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore O. Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet

Frank Jensen, Fylkesmannen i Trøndelag

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen

Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Fylkesmannen

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Heidi Fosslund, Trondheim kommune

Eva Solvi, Statens vegvesen

Olaf Løberg, Trondheim kommune

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Referent: Henning Lervåg

Orienteringer

29/18 Universell utforming Metrobuss (AtB)

30/18 Finansiering av utvidet kollektivtilbud i 2018 (TRFK)

31/18 Årsrapport 2017 (Sek)

32/18 Innspill til statsbudsjett og lånebehov (Sek)

33/18 Videre arbeid med tiltak i Byåsvegen (SVV)

34/18 Status for arbeidet med Metrobuss/gateprosjektene (TK/SVV)

35/18 Om informasjonsarbeidet (SVV)

36/18 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

Orienteringer

Beslutninger i Programrådet

- Vedtar at 1,2 mill kr benyttes til oppsetting av 43 tidligere reklamefinansierte leskur i Skaun, Melhus, Klæbu og Malvik.
- Godkjenner ti punktiltak for forbedring av sykkeltilbudet i 2018. Tiltak i Utleirvegen skilles ut som eget prosjekt og kan igangsettes innenfor avklart kostnadsramme med opsjon på fullføring i 2019.
- Godkjenner utvidelse av kostnadsrammen for innfartsparkering på Være med 2,5 mill kr.
- Godkjenner at kostnadene for vinterens prøvekjøring med Metrobuss (300.000 kr) dekkes av driftsmidler i Miljøpakken.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Iverksette en prosess for å få en omforent forståelse av kostnader og tilskudd til drift av kollektiv i Trondheim/Klæbu og Stor-Trondheim
- Legge fram en sak om kostnader, trafikkinntekter og tilskudd til drift av kollektivtrafikken i 2016 og 2017 til behandling i fylkesutvalg og formannskap
- Ber staten avklare i brevs form sitt syn på moms knyttet til bymiljøavtalen
- Utarbeide en oversikt over eksisterende og mulig tilgang til trafikkdata, samt forslag til dedikering av personalressurser til oppfølging.

Konklusjon: Tas til etterretning

Sak 29/18: Universell utforming Metrobuss (AtB)

Harald Storrønning orienterte om krav til universell utforming som er forankret i EU-direktiv (bussdirektivet). I tillegg finnes en forskrift for universell utforming av kjøretøy i løyvepliktig transport. For minst én på- og avstigningsdør skal høyden på det første trinnet ikke overskride 25 cm (klasse I og A). Som alternativ skal det første trinnet ikke overskride 27 cm i to døråpninger. Knelesystem og innfellbare stigtrinn kan benyttes.

Dagens leddbusser har innstegshøyde på midtdør på 31 cm og et opptrinn fra kantsteinen på 14 cm. Kantsteinshøyden er 17 cm. Metrobussen vil knele til 25 cm på fremdør og 27 cm på de øvrige dørene og tilfredsstillende kravet i bussdirektivet. Høydeforskjellen mellom gulv og kantstein blir 8 – 10 cm. Det kan kneles ytterligere, men dette vil forlenge oppholdstiden på holdeplass og gir utfordrende helning på tvers i bussen. Sjåføren vil i tillegg kunne legge ut en rampe manuelt.

For øvrig ivaretas andre krav til universell utforming på følgende vis:

- Seter og områder reservert for bevegelseshemmede merkes spesielt.
- Assistanseknapp ved behov for hjelp fra sjåfør.
- Bruk av piktogrammer utvides i forhold til i dag med tydelig merking i gulv.
- Sklisikre gulvoverflater.
- Det avsettes plass for inntil fire rullestoler – to ved dør 1 og to ved dør 2. Det er klappseter i rullestolområdet og dørene betjenes av passasjerene.

Kommentarer:

- Hvorfor har vi så slakke krav til universell utforming og ikke like strenge krav som i bygg? 8-10 cm er for høy innstegshøyde. Kan ikke forvente 0, men kanskje halvparten. Vi kan ikke ha et system basert på at sjåføren må trekke ut en rampe.
- Plattformen på stasjonene bygges i henhold til håndbok som ivaretar krav til universell utforming. Problematisk om det bygges høyere kantstein fordi bussenes overheng kommer inn over plattformen når bussene må svinge.
- Mindre problematisk der det er kantsteinstopp hvor bussene kjører parallelt inn og ut fra plattform. Kan ikke bygge dårligere fordi alt ikke blir fullgodt nå. Vi må begynne å bygge god standard for Metrobussen, så får vi løfte de andre etter.
- Må se hva som kan gjøres mht å redusere høydeforskjellen, hvor det kan gjøres, hva det koster og hvilke konsekvenser det har. Vi går for mindre innstegshøyde enn 8 cm og stiller strengere krav enn håndboka om nødvendig. Dette må avklares raskt før det bygges mange holdeplasser i sommer. Kontaktutvalget vil ha tilbakemelding på epost før sommeren. Utgangspunktet er at bussen kan knele ned til 25 cm.
- Hvordan er brukerne involvert? Det er generelt tett samarbeid med handikappedes organisasjoner, men de er ikke involvert i den detaljerte planlegging og utforming.
- Erfaringene i Prinsenkrysset viser at sjåførene ikke tør kjøre tett inn til plattformen når passasjerene står nær kanten. I et fullverdig BRT-system finnes ledelinjer som tar bussen tett inn til plattform. Løsningen i Prinsenkrysset er for øvrig evaluert av Sintef og Handikapforbundet var med i dette arbeidet.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at vegvesenet kommer tilbake med en vurdering av hva som kan gjøres for å redusere høydeforskjellene nå – hvor det kan gjøres, hva det koster og hvilke konsekvenser det har. Tilbakemeldingen sendes til Kontaktutvalgets medlemmer før sommeren.

Sak 30/18: Finansiering av utvidet kollektivtilbud i 2018 (TRFK)

AtB har sendt vedtak i AtBs styre knyttet til budsjett og bruk av tilskudd i Miljøpakkeområdet til fylkeskommunen.

«Styret vedtar budsjettet for AtB for 2018 med en omsetning på 1.750MNOK og et budsjettert resultat på 10MNOK. Styret vedtar å disponere 16MNOK av avsatt ubenyttet tilskudd innenfor Miljøpakkeområdet for å balansere budsjettet for buss i Trondheim for 2018, og unngå reduksjon i tilbud.

Styret tar saken om endringer i ruteproduksjon for 2018 til orientering og ber administrasjonen spesielt følge opp rutetilbudet på en slik måte at overgangen til nytt rutetilbud i Stor-Trondheim og kapasitetsutfordringer ivaretas på best mulig måte.»

For 2018-2021 er det en leveranseavtale mellom Atb og fylkeskommunen som beskriver hvordan økonomien i miljøpakkeområdet skal håndteres:

“Ubenyttet tilskudd i Miljøpakkeområdet ikke kan benyttes til finansiering av aktivitet utenfor Miljøpakkeområdet. Det er opp til Kontaktutvalget i Miljøpakken å beslutte om eventuelt ubenyttet tilskudd i Miljøpakke-området kan disponeres videre av AtB. AtBs videre disponering av disse midlene skal skje i samråd med Miljøpakken”

Kontaktutvalget behandlet sak om ekstra midler til drift av kollektivtrafikk fram til august 2019 (sak 11/18) etter AtBs styrevedtak, men var ikke kjent med styrevedtaket på dette tidspunkt. Konklusjonen var:

“Miljøpakkens opptrapping av rutetilbudet videreføres fram til august 2019 innenfor politisk godkjente rammer”

Miljøpakken bevilget 147,6 mill kr i tilskudd til drift av kollektivtrafikken innenfor storbyområdet i 2018. Dette ble ansett tilstrekkelig for å videreføre den opptrapping som Miljøpakken har godkjent. En utvidelse med 16 mill kr innebærer at Miljøpakken dekker 163,6 mill kr av driftskostnadene i 2018.

Kommentarer:

- Fylkeskommunen har ikke tatt inn krav i leveranseavtalen for 2017 om at disponering av eventuelt overskudd må forelegges Miljøpakken, slik som i 2018. Disponeringen er derfor ikke i strid med leveranseavtalen.
- Hvilke konsekvenser har dette for framtida? Økningen i 2017 ble sagt å ikke ha betydning for 2018/19, men da kunne AtB ha videreført tilbudet slik det var i 2017.
- Kommunen og fylkeskommunen har et godt samarbeid med å gå igjennom kostnadene til kollektivtrafikken for å finne en rimelig fordeling av disse mellom Miljøpakken og resten av fylket. Kommunen anbefaler at vi forholder oss til den avtalen vi har for 2018 og fortsetter dette samarbeidet.
- Bakgrunnen for AtBs ønske om å tilføre ytterligere 16 mill kr er å ha en sikkerhet mot å måtte ta ned tilbudet i løpet av året. Kostnadsutviklingen er nå betydelig sterkere enn tidligere forventet.
- Vanskelig å skjønne at forholdene skal ha endret seg så radikalt. Regnskapet viste et betydelig overskudd i 2017. I 2018 videreføres samme rutetilbud hvor det da allerede ligger en buffer for økte kostnader fra året før. I tillegg er budsjettet for 2018 økt. Kan det da også være behov for å tilføre deler av overskuddet fra 2017?
- Det er nødvendig å gi AtB større frihet mht å disponere langsiktig slik som Ruter har i Oslo. Vi kan ikke drive å detaljstyre.
- Forholdene er forskjellige i Oslo og Trondheim. Oslopakken går ikke inn og tar en økonomisk risiko for driften slik Miljøpakken gjør i Trondheim.
- Det er vanskelig å forstå styrets vurdering. De har vedtatt et rutetilbud og et budsjett for driften i 2018. De hadde mulighet til å foreta en mindre justering av takstene om det var nødvendig. Har de bommet med budsjettet? Er det derfor de ønsker å tilføre mer penger?
- Et AS må ha en frihet og vedtaket er fattet. Miljøpakken kan ikke overprøve det, men eventuelt oppfordre AtB til å avvente. Over sommeren har vi et bedre bilde etter den økonomiske gjennomgangen som kommunen og fylkeskommunen jobber med. Vi bør anbefale at styret venter med å effektivere dette vedtaket til vi har en bedre oversikt.
- AtB har varslet om behov for betydelig økt tilskudd framover. Overskuddet bør benyttes til å redusere framtidig tilskudd.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber AtB vente med å disponere overskuddet fra 2017 til kommunen og fylkeskommunen har gjennomgått fordelingen av kostnader mellom rutetilbudet i Trondheim og resten av fylket.

Sak 31/18: Årsrapport 2017 (Sek)

Årsrapporten viser økonomistatus på overordnet nivå og beskriver gjennomførte tiltak og framdrift for de viktigste prosjektene. Det ble bevilget 969 mill kr til tiltak i Miljøpakken i 2017. Reell tildeling var 927 mill kr og avviket skyldes i hovedsak at arbeidet med Nydalsbrua ble finansiert med ubrukte bompenger på riksveg.

Det er regnskapsført 1242 mill kr i 2017. Produksjonen er høyere enn årets finansiering og etterslepet fra tidligere år er redusert. I hovedsak skyldes dette at alt

etterslep for E6 Jaktøya – Sentervegen er borte. Andre store byggeprosjekt er Johan Tillers veg på Heimdal med kulvert under jernbanen og Jonsvannsvegen og Høgskoleringen med kollektivfelt, sykkelveg og fortau. Det er fortsatt mindreforbruk på Metrobuss og for tiltak innenfor programområdene (kollektiv, gang, sykkel, sikkerhet og miljø).

Tabell 1: Mindre Miljøpakketiltak gjennomført i 2017

Kollektiv	<ul style="list-style-type: none"> • Løpende oppgradering av infrastruktur trikk • 200 m kollektivfelt i Bromstadvegen • Bygging av 6 Metrobusstasjoner
Sykkel	<ul style="list-style-type: none"> • Utvidet vinterdrift av viktige sykkelruter • 450 m sykkelveg med fortau i Bromstadvegen • Ombygging av gang/sykkelveg Fv 950 på Skovgård • Ombygging av deler av gang/sykkelveg Fv 902 Østre Rosten • Oppstart tiltak i Kirkegt, Bakkegt og Gamle Kongeveg • Prøveprosjekt i Innherredsvegen
Sikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> • Utbedring ulykkespunkt i kryss Byåsvegen/General Bangs veg • Nytt fortau langs en side av Bregnevegen • Oppstart utbygging av Asbjørnsens gt
Støy	<ul style="list-style-type: none"> • Støykartlegging • 300 m støyskjerm i Bromstadvegen
Gående	<ul style="list-style-type: none"> • Opprusting av 10 snarveger

Netto bominntekt var 532 mill kr og sto for 52 % av inntektene i 2017.

Bomvegselskapets inngående saldo var 555 mill kr ved inngangen til året og 320 mill kr ved utgangen.

En gjennomgang av Miljøpakkens økonomi i perioden 2009-2017 viser inntekter på 5,84 mrd kr og kostnader på 5,13 mrd kr. Mindreforbruket ved inngangen til 2018 er vel 700 mill kr. De viktigste forklaringene er:

- Vedtatt varig omdisponering av avsluttede prosjekt 145 mill kr
- Mindreforbruk Metrobuss 98 mill kr
- Regnskapsmessig differanse for beholdning bompenger 82 mill kr
- Ferdigstilte tiltak som ikke er regnskapsmessig avsluttet 80 mill kr
- Bevilgede midler til sanering av bygg i Elgeseter gate 30 mill kr
- Ubrukt driftstilskudd til kollektivtrafikk hos AtB 23 mill kr

Resterende 256 mill kr er i hovedsak tiltak som er forsinket i gjennomføring.

Kommentarer:

- Investeringstilskuddet er ikke utbetalt ennå slik det står i årsrapporten, men det er bevilget og vil bli utbetalt.
- Positivt at etterslepet nå er i ferd med å bli mindre, men det er fortsatt et potensial for forbedring innenfor programområdene.
- Det må jobbes videre med formen på rapporten. Ønskelig med bedre kobling opp mot måloppnåelse, slik Programrådet har påpekt. Også ønskelig med digitale koblinger som gjør det mulig å benytte dokumentet som utgangspunkt for å skaffe seg mer detaljert informasjon om de ulike prosjektene.
- Ønskelig med en introduksjon som forteller hvorfor vi gjør dette og hva vi vil oppnå.
- Det burde ha vært en større omtale av Metrobuss. Det foregikk mye planlegging i 2017.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner årsrapporten og ber om at den oversendes

partene som rapportering.

Sak 32/18: Innspill til statsbudsjett 2019 og vurdering av lånebehov (Sek)

Kontaktutvalget ba i siste møte om at det arbeides videre med et handlingsprogram for 2019 - 2029 med utgangspunkt i tidligere føringer og forventninger om at staten gir et investeringstilskudd på halvparten av kostnadene inklusive moms. Grunnlag for forskuttering av Nydalsbrua må inneholde en oversikt som viser at lånerammen ikke overskrider 1 mrd kr og at gjelden lar seg nedbetale fram til 2030 med kjente inntekter før forhandling om byvekstavtale.

Innspillet til statsbudsjett er ikke bindende for den interne fordelingen av ressurser på fylkesveg og riksveg. Dette avklares gjennom arbeidet med handlingsprogram i høst og lokalpolitiske vedtak. Statsbudsjettet fastlegger statlige bevilgninger og bompenger på riksveg og den totale tilgangen til bompenger i 2019. I statsbudsjettet omtales også lånebehov og bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk. Innspill til statsbudsjett, grunnlag for forskuttering av Nydalsbrua og vurdering av framtidig lånebehov er utdypet i eget vedlegg.

Innspillet for 2019 viser samlede kostnader på 1,45 mrd kr med en fordeling med 47 % til kollektivtrafikk, 38 % til veg og 15 % til andre tiltak. Det er i utgangspunktet ikke behov for å ta opp lån i 2019. Siden byggeplan for hovedtyngden av Metrobusstiltakene ikke foreligger til rett tid, må vi forvente at hovedtyngden av investeringstilskuddet for aktiviteten i 2019 først kommer i 2020, noe som kan utløse behov for låneopptak i 2019 på inntil 200 mill kr.

Oversikten over forventede inntekter og kostnader fram til 2029 viser et maksimalt lånebehov på om lag 640 mill kr og en disponibel buffer på ca 1,2 mrd kr ved utgangen av 2029. Dette er noe lavere enn det som ble framlagt for kontaktutvalget tidligere og skyldes at vi etter gjennomgang av potensialet for momsrefusjon har oppjustert våre forventninger til refusjon for tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Dersom staten utbetaler sitt investeringstilskudd med fradrag tilsvarende momsrefusjonen, øker lånebehovet til 890 mill kr.

Behovet for utvidet låneramme er vurdert ut fra et ”worst case” med økte kostnader og inntekter. Slik situasjonen ser ut i dag, antas det tilstrekkelig med en låneramme på 1,5 mrd kr.

Kommentarer:

- Spørsmål om hvorfor oppstart for utbygging av veg til Klæbu er skjøvet litt ut i tid. Det er begrunnet ut fra kravet om ikke å utløse lånebehov over 1 mrd kr. Dersom staten bevilger investeringstilskudd til Metrobuss uten å redusere for momsrefusjon, kan utbygging forseres noe innenfor taket på lånerammen.
- Spørsmål om hvilke forutsetninger som er lagt til grunn mht bominntekter fra elbil. Det er lagt inn 15 mill kr i en årlig nedtrapping av inntekten fram til 2022, men deretter et jevnt

inntektsnivå tilsvarende dagens inntektsgrunnlag.

- Spørsmål om det haster med å øke lånerammen. Nei, behovet for å øke lånerammen aktualiseres ikke før etter 2020.
- Det er ikke tatt høyde for at det vil være et årlig behov for å øke tilskuddet til drift av kollektivtrafikken. Også andre behov er utelatt og det er vanskelig å ta stilling til en langsiktig utbyggingsplan nå.
- Må diskutere nivået på tilskudd til drift av kollektivtrafikk i byvekstforhandlingene. Passe på at vi har likviditet til drift av kollektivtrafikken, jf. forpliktelsene i bymiljøavtalen.
- Staten ønsker bare innspill til statsbudsjett og dokumentasjon for hvordan vi kan forskuttere utbyggingen av Nydalsbrua innenfor den disponible lånerammen på 1 mrd kr. Tabell 3 og 5 i vedlegget bør behandles lokalpolitisk så snart som mulig.
- Først etter byvekstforhandlingene har vi grunnlag for å utforme en reell langsiktig utbyggingsplan.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at innspill til statsbudsjett og grunnlag for Stortingets behandling av sak om forskuttering av Nydalsbrua legges fram for snarlig behandling i formannskap og fylkesutvalg. Det bes også om en sak for lokalpolitisk behandling av en utvidelse av lånerammen til 1,5 mrd kr når utbyggingsplan og lånebehov er nærmere avklart.

Sak 33/18: Videre arbeid med tiltak i Byåsvegen (SVV)

Fylkesrådmannen har stilt spørsmål om å bedre gang- og sykkelforholdene i Byåsvegen. Det samme spørsmålet er reist flere ganger politisk i kommunen. I dag oppfatter mange forholdene for gående og syklende i nedre del av Byåsveien som utilfredsstillende. Strekningen er en del av et definert hovednett for sykkel. Strekningen som har størst behov ligger mellom Fridtjof Nansens vei og Ilevollen.

Det er arbeidet med problemstillingen over lengre tid hvor det konkluderes med at en utvidelse av vegen for å få bedre plass til fotgjengere og syklistene gir svært høye kostnader og store inngrep. Programrådet ber Kontaktutvalget ta stilling til om vi skal gå videre med arbeidet og om det da eventuelt skal planlegges et prøveprosjekt eller en permanent løsning.

Kommentarer:

- Det er utvilsomt behov for tiltak, og vi bør se hvilke enkle forbedringstiltak som kan gjøres i krysset nederst i Byåsvegen slik at det blir enklere for syklistene å krysse trikkesporet og unngå rundkjøringen.
- Prøveprosjektet kunne vært utformet med også utradisjonelle virkemiddel, smarte løsninger. Kan utfordre Ekspertene i team ved NTNU til å tenke utenfor boksen.
- Tviler på trafikkmodellene. Forsøk vil skape trøbbel. Framkommelighet for bil er også viktig,
- Må finne løsninger for alle trafikanter, men skeptisk til å sette av så mye plass for sykkel nå rett før oppstart av Metrobuss. Situasjonen blir en annen etter at Byåstunnelen er på plass og Bøckmanns veg kan få funksjon som hovedsykkelrute til Byåsen
- Det hadde vært ønskelig å kunne benytte ekspresssykkelvegmidler til tiltak i Byåsvegen framfor langs andre veger med mindre behov for å sykle.
- Hva er den langsiktige løsningen for sykkel på Byåsen. Det er ikke nødvendig å legge hovedsykkelruten i hovedvegen. Det er bedre å finne en annen sykkelrute.
- Det vil koste å lage en langsiktig og varig løsning. Bør ses i en større sammenheng hvor det bestilles en vurdering av flere alternativ

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at det gjennomføres kortsiktige tilpasninger for å unngå sykkel i rundkjøringen nederst i Byåsvegen. Hovedruten for sykkeltrafikk må ses i en større sammenheng hvor det vurderes alternative muligheter og løsninger og samspill med de øvrige delene av sykkelnettet.

Sak 34/18 Status for arbeidet med Metrobuss/gateprosjektene (TK/SVV)

Prosessleder er nå på plass og orienterte om status for arbeidet med gateprosjektene.

Det utarbeides nå planprogram for alle strekningene for å avklare videre arbeid. I Elgeseter gate arbeider en med to alternativ: Midtstilte kollektivfelt og parallellførte kollektivfelt. Reguleringsplan for deler Innherredsvegen ventes avklart i høst og gir grunnlag for å sette i gang prosjektering. Det er synergimuligheter knyttet til VA-prosjekt som planlegges gjennomført innenfor deler av området med prøveprosjekt. Planlegging av prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate pågår med mål om oppstart i sommer. Planlegging av Kongens gate er i oppstartsfasen.

Kommentarer:

- Opprettelsen av Prosjektstyret har vært et riktig grep. En viktig jobb er gjort og vi har helt sikkert ikke kommet like langt uten dette. Programrådet får nå en viktig funksjon i videreføringen. Må ha fokus på knutepunktene som er kjernen i konseptet. Sekretariatet har ansvar for orientering mot Kontaktutvalget.
- Metrobuss må kommuniseres bedre. Finner ingen skrytesider verken i Miljøpakken eller hos AtB. Vi må kommunisere det folk lurar på. At eldre mennesker rekker å komme på bussen.
- Folk skjønner ikke konseptet. Både Miljøpakken, AtB og prosjektene har vært for dårlige til å fortelle hvorfor vi gjør dette. Vi tilbyr kapasitet til en lavere pris. Alternativet med å fortsette med dagens rutestruktur ville ha blitt mye dyrere. Kan ikke fortsette med et system fra 1970 hvor alle reiser til sentrum for å bytte. Vi må ha bedre tilbud dit folk skal.
- Vi har valgt den mest nøkterne og samfunnsøkonomiske tilnærmingen med Metrobuss. Bane ville ha blitt svært dyrt og ikke ferdig på lenge. Metrobussen er også rimeligere enn de tilbudene som bygges opp i de andre storbyene.
- Det er også en myte at store busser koster mer. Store busser betyr færre busser langs hovedvegene og på holdeplassene, og færre passasjerer pr sjåfør.
- Kontaktutvalget bør signalisere at AtB nå har en viktig rolle i kommunikasjonsarbeidet framover.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at trykket på gjennomføring av stasjoner og spesielt knutepunkt holdes oppe under ny organisering. Kommunikasjonsarbeidet av Metrobuss har vært for dårlig og må intensiveres. Vi må forklare så folk forstår hvorfor tilbudet endres, og AtB må ta en ledende rolle i arbeidet.

Sak 35/18: Om informasjonsarbeidet (SVV)

Mange saker i media, totalt 151, som er dobbelt så mange som i samme periode i fjor. Mye dreier seg om metrobuss og sykkel. Byvekstavtale og nye takster i bomsystemet omtales også. Vi benytter anledningen til å svare ut spørsmål om Metrobuss både i avisa og på facebook.

Kommunikasjonsarbeidet hemmes fortsatt av mangel på grunnleggende data.

Miljøpakken bør ta ansvar. Utkast til informasjonsbrosjyre var ferdig i april, men fortsatt avventes tilbakemelding fra partene. Mangler generelt fakta og input. Hvordan forklare nytt konsept og bakgrunnen for å endre tilbudet. Det vil bli utarbeidet kommunikasjonsplaner for gateprosjektene. Først ut er prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate.

Kommentarer:

- Eldre er bekymret for at 15 sekunder blir for kort tid for å komme seg på bussen, og at det blir lite sitteplasser. Det er bare i rushtidene at folk må stå. Resten av døgnet er det mange ledige sitteplasser. Dette må vi kommunisere ut til folk.
- Kontaktutvalget etterspør at partenes kommunikasjonsfolk setter seg sammen. AtB må presentere sin kommunikasjonsplan.

Konklusjon:

Tas til orientering. AtB inviteres til å presentere sin kommunikasjonsplan i Kontaktutvalget.

Sak 36/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

En vanskelig periode å sammenligne kollektivtrafikken i pga ulike helligdager i mai fra år til år. Ligger fortsatt an til ca 2,5 % vekst i trafikken i år.

Biltrafikken over bomsnittene har samlet gått noe ned, ca 1,2 % fram t.o.m. mai. Det er en liten vekst på E6 øst som kompenseres av noe større nedgang i Miljøpakkens bommer.

Trafikkindeksen viser derimot en oppgang på 0,5 %. Noe av forklaringen er at gjennomkjøringsforbud i Innherredsvegen (som ikke inngår i trafikkindeksen) har ført mer trafikk over i Strindheimtunnelen (+9 %). Trafikken i Strindheimtunnelen inngår i indekstallene. Men det er også noe avvik mellom tallene i bomsnittene som vi må se nærmere på.

Konklusjon:

Tas til orientering. Kontaktutvalget ber om at vi ser nærmere på avvikene mellom trafikkindeksen og registrert trafikkutvikling i bomsnittene.

Eventuelt

Prøveprosjekt om sykkelparkering

Det foreslås å gjennomføre et prøveprosjekt med å sette ut enkle sykkelstativ på viktige utfartssteder i sommer. Basert på erfaringene kan vi vurdere mer permanente løsninger senere. Tiltakene finansieres ved å benytte allerede avsatte midler til sykkelparkering.

Konklusjon:

Kontaktutvalget gir sin tilslutning til forslaget

Nye møtetidspunkt 2018

Byvekstforhandlingene i administrativ styringsgruppe vil bli lagt i tilknytning til møtene i Kontaktutvalget i høst. Det gjennomføres et rent forhandlingsmøte før sommeren den 25.juni. Følgende tidspunkt er avklart:

25.06.18: Administrativt forhandlingsmøte (Statens vegvesen inviterer)

20.09.18: Kontaktutvalget + Administrativt forhandlingsmøte

15.11.18: Kontaktutvalget + Administrativt forhandlingsmøte

I tillegg er det ønskelig med ett møte i august og ett i desember.

Konklusjon:

Tas til etterretning. Sekretariatet avklarer møtetidspunkt i august og desember.