



Vår dato
2.4.2019

MØTEREFERAT

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Dato og tid: Torsdag 28.3.2019, kl. 8:00 – 11:30

Sted: Fylkesutvalgssalen, Fylkeshuset (Erling Skakkes gt 12-14)

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Ola Lund Renolen, Trondheim kommune
Per Olav Hopsø, Trøndelag fylkeskommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Olaf Løberg, Trondheim kommune

Harald Høydal, Fylkesmannen
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Eva Solvi, Statens vegvesen
Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

10/19 Samordning etter vedtak av årsbudsjett 2019

11/19 Oppfølging av byvekstavtalen

12/19 Handlingsprogram 2020 - 23

13/19 Status Metrobuss 2019

14/19 Videre arbeid med gateprosjektene i Metrobuss

15/19 Organisering av arbeidet i Miljøpakken

16/19 Praksis for avtaler med kabeletatene i Miljøpakken

17/19 Om informasjonsarbeidet (SVV)

18/19 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

- Nytt møtetidspunkt i juni 2019

Møtereferat: Referat fra møte 15. februar er godkjent og lagt ut på hjemmesiden

Beslutninger i Programrådet

- Frigjorte midler i metrobusprosjektet (23 mill kr) disponeres slik:
 - Byggherrene (TK+SVV) får hver 8 mill kr til utvidet sikkerhetsavsetning
 - 3 mill kr overføres til overordnet sikkerhetsavsetning som da er på 63 mill kr (disponeres av programrådet).
 - 4 mill kr benyttes til finansiering av tiltak for å sikre Metrobussenes framkommelighet i Midtbyen til 3. august.
- Programrådet øker kostnadsrammen til sykkelanlegg i Stiklestadvegen med 2,5 mill kr for at det kan legges til rette for framtidig kollektivfelt.
- Programrådet gir tilslutning til detaljprosjektering av ny gang- og sykkelbru over Bjørndalen. Bredden økes til 6 meter. Styringsmål er 120 mill kr.

Kommentarer:

- Hva er begrunnelsen for å øke bredden? Det er basert på erfaringene fra noen av de andre bruene vi har bygd
- Viktig med nøkternhet

Konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 10/19: Samordning etter vedtak av årsbudsjett 2019

Kommunen og fylkeskommunen har begge vedtatt alle prosjektene i forslaget til årsbudsjett. Begge er også enige om å ta inn noen av prosjektene som det er spørsmål om bør prioriteres innenfor Miljøpakken:

- 44 mill kr til Brå bru, hvorav 19 mill kr i 2019
- 0,5 mill kr til pilotprosjekt for innsamling av ulykkesdata
- 1 mill kr til forsterket vedlikehold av sykkelanlegg på kommunal veg

Det var også enighet om å øke rammen til reiserådgivning med 1 mill kr for utprøving av HjemJobbHjem.

Innspill som fylkeskommunen og kommunen ikke har vært omforente om:

- 10 mill kr til fast dekke på kommunale grusveger (TK)
- 1 mill kr til mulighetsstudie for kollektivtrafikk i Trondheim øst/Brundalsforbindelsen (TRFK).
- 5 mill kr til utredning av bussdepot i Trondheim øst (TRFK)
- 9,5 mill kr i utvidet ramme til støytiltak langs Kong Øisteins veg (TK)
- 3 mill kr til arbeid med kommunedelplan på Sluppen (TK)
- Utarbeidelse av et kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøring på Tonstad (TK)
- At finansiering av billettsystem og validator for Metrobuss bør finansieres av Miljøpakken innenfor 50/50 rammen (TRFK)

Statens vurderinger:

- Stiller spørsmål om hvordan fast dekke på grusveger bidrar til nullvekstmålet. Det bes om at styringsgruppen forelegges en slik vurdering. Det bør ikke benyttes bompenger til tiltaket.
- Peker på at ordinær drift og vedlikehold er vegeiers ansvar og ikke bør finansieres av Miljøpakken. Her gjelder det midler foreslått til forsterket vedlikehold av sykkelanlegg langs kommunal veg.
- Mener at reiserådgivning bør finansieres av lokale driftsmidler eller belønningsmidler og ikke av bompenger.
- Ber om mer tid til å ta stilling til spørsmålet om tiltak ved Tollboden på Nordre avlastningsveg
- Ber om at partene er bevisste på innretningen av gåtiltak

Kommentarer:

- Dette med drift er utfordrende. Det er et høyt ambisjonsnivå i ny byvekstavgift, noe som bidrar til å øke driftskostnadene våre. Prinsippet om at Miljøpakken ikke skal bruke penger på drift bør behandles politisk. Staten har avklart at vi ikke kan benytte bompenger til drift og vedlikehold med unntak av drift av kollektivtransport. Belønningsmidler og driftsmidler kan benyttes. Det forutsettes at bruken av bompengeinntektene er innenfor rammen av veglovens lovhjemler og bompengeproposisjonen.
- Trenger mer tid på Brattøra for å se på situasjonen rundt Tollboden. Hele området er et transformasjonsområde hvor det kan bli nye føringer og muligheter. Ønsker en dialog med partene om denne problemstillingen.
- Kommunen foreslo innledningsvis å ikke benytte midler til Brå bru, men kom fylkeskommunen i møte. Registrerer at fylkeskommunen ikke støtter kommunens ønske om midler til fast dekke på grusveg. Asfaltering av grusveger er nødvendig for å bedre framkommeligheten til kollektivtransporten (skoleskyss).
- Det er behov for bedre vurdering av måloppnåelsen for bruk av midler til asfaltering. Bør vente til begrunnelse foreligger. Kan sette av en ramme til bedring av framkommeligheten for kollektivtrafikk.
- Kommunen kan justere kravet om midler til støyskjerming noe ned (til 5 mill kr) ut fra at vi ikke vil kunne nyttiggjøre oss mer i 2019. Vil ikke være med på å behandle tiltakene punkt for punkt, men se alle justeringene som en samlet helhetlig pakke.
- Må vokte formålet med tiltaket og vise nøkternhet for at midlene skal rekke så langt som mulig. Viktig å huske at tiltakene skal kunne overleve uten en bypakke.
- Det er ønskelig at statens synspunkter kommer før politisk behandling.
- Årsbudsjettet omfatter de tiltakene vi er enige om. Ikke nødvendig å lande alle baller. Uavklarte spørsmål tas med som innspill til neste års budsjett.

Konklusjon:

Det er tilslutning til alle bundne, delvis bundne og nye prosjekt i forslag til årsbudsjett. I tillegg utvides budsjettet med:

- 19 mill kr til Brå bru
- 0,5 mill kr til pilotprosjekt for innsamling av ulykkesdata
- 1 mill kr til utprøving av HjemJobbHjem.
- 10 mill kr som en rammebevilgning for å bedre kollektivtrafikkens framkommelighet. Nyten av å asfaltere grusveger må vurderes nærmere som tiltak for å bidra til dette.

- 1 mill kr til mulighetsstudie for kollektivtrafikk i Trondheim øst/Brundalsforbindelsen
- 5 mill kr til utvidet ramme i år for støytiltak i Kong Øisteins veg
- midler til å utarbeide et kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøring på Tonstad

Innenfor avsatte rammer:

- til Metrobuss (50/50-rammen) finansieres billettsystem og validator, jf. vedtak i sak PR 112/18, (inntil 7,5 mill til billettsystem og 5,25 mill kr til validator).
- 3 mill kr til arbeid med kommunedelplan på Sluppen finansieres av udisponerte statsmidler i statsbudsjett 2018.

Følgende tas ikke inn i årsbudsjettet:

- 1 mill kr til forsterket vedlikehold av sykkelanlegg langs kommunal veg. Må først avklare om dette er et tiltak som hører til i Miljøpakken.
- 5 mill kr til utredning av bussdepot i Trondheim øst, jf. avklaring i forhandlingene om byvekstavtale.

Ad sak 11/19: Oppfølging av byvekstavtalen (Sek)

Framforhandlet byvekstavtale mellom staten, fylkeskommunen og kommunene Stjørdal, Malvik, Melhus og Trondheim ble undertegnet 15. mars. Avtalen har som mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Den har en økonomisk ramme på 9441 mill kr som sammen med riksveg- og jernbaneinvesteringer og bompenger utgjør 22 117 mill kr i perioden 2019-29. Avtalen samordner areal- og transportpolitikken sterkere og har en sterkere kobling til planene for utvikling av jernbanen, spesielt Trønderbanen.

Kommunene og fylkeskommunen samarbeider om et saksframlegg for behandling i kommunestyret og fylkesting i apri-mai. Det er ikke avklart når regjeringen behandler avtalen. Nytt styringssystemet trer i kraft når partene har gjort vedtak. Inntil det møtes Kontaktutvalg og programråd som før.

Politisk styringsgruppe forventes å behandle handlingsprogram 2020-23 i møte sent i juni.

Kommentarer:

- Alle kommunene må være med for å få godkjent avtalen.
- Malvik har allerede behandlet og godkjent byvekstavtalen
- Staten avklarer når det er mest hensiktsmessig at politisk styringsgruppe holder sitt første møte.

Konklusjon:

Styringssystemet for byvekstavtalen tas i bruk når alle parter har vedtatt avtalen. Vegvesenet avklarer tidspunkt for møte i politisk styringsgruppe.

Ad sak 12/19: Handlingsprogram 2020 – 23 (Sek)

Vedlagt følger forslag til handlingsprogram 2020-23. Det er utarbeidet etter innspill og dialog med partene og i henhold til føringer fra Kontaktutvalget.

Handlingsprogrammet legger omforente rammer for planlegging og utbygging av tiltak i Miljøpakken de neste fire årene. Programmet rulleres årlig. Det inneholder både rammer for avklarte prosjekt og rammeavsetninger for innsatsområder som må konkretiseres senere i årsbudsjettene. Årsbudsjettet behandles på slutten av året.

Byvekstavtalen tilfører ca 4,9 mrd ekstra (mer enn i gamle avtaler) til byområdet som nå også omfatter Stjørdal, Malvik og Melhus. Noe av dette må gå til inndekning som følger av endrede regler for statlig bidrag til Metrobuss. Mye er bundet til prosjekter for gang-, sykkel og kollektivtrafikk med riksvegfunksjon. Om lag 730 mill kr forventes å gå til de tre nye kommunene.

Vi har ikke rukket å innarbeide endringene som følger med byvekstavtalen i dette handlingsprogrammet, men endringene er omtalt der de hører hjemme. Virkningene av byvekstavtalen må innarbeides før vi kan ta stilling til den totale fordelingen av midler i hele avtaleperioden 2019 – 29. Dette foreslås gjennomført ved revisjon av handlingsprogrammet neste år.

Handlingsprogrammet har en samlet kostnadsramme på 6276 mill kr i fireårsperioden. Dette er om lag 90 mill kr mindre enn i overordnet tiltaksplan samme år, delvis for å kompensere for at årsbudsjettet i 2019 ligger nærmere 200 mill kr over årets ramme.

Knapt halvparten av midlene i programperioden, 46 %, er avsatt til kollektivtrafikk, 27 % til veger, 20 % til sykkel og 7 % til øvrige tiltak. Lånebehovet øker og forventes å være ca 900 mill kr ved utgangen av perioden (med eventuelt fratrukk for etterslep i utbygging/fakturering). Fra 2024 ventes lånebehovet å avta fram mot et udisponert overskudd på ca 750 mill kr ved utgangen av 2029.

Kommentarer til prosessen:

- Er det riktig å behandle planen nå uten at byvekstavtalen er innarbeidet og uten likeverdig behandling i de nye kommunene? Hvorfor er det eventuelt nødvendig?
- Staten har stilt krav om at handlingsprogram vedtas lokalt før sommeren av hensyn til innspill til statsbudsjett 2020 og arbeid med handlingsprogram 2021. Vi trenger også rammene i handlingsprogrammet for arbeid med Miljøpakkens budsjett 2020.
- Byvekstavtalen er noe nytt og kan ikke omtales som en revidert plan.
- Bør vente for å markere at Byvekstavtalen er noe nytt. Blir vanskelig å forstå for de nye kommunene at de ikke får påvirke det første handlingsprogrammet de blir med å behandle.
- Hvor mye blanke ark kan vi starte med? Bør ha handlingsrom uten for mye begrensninger. Entusiasme innenfor visse rammer.
- Viktig å ha et handlingsprogram. Det bør være greit å håndtere dette programmet nå. Nabokommunene rekker uansett ikke å sette i gang annet enn planlegging neste år.
- Miljøpakken er komplisert, og de nye kommunenes befatning med arbeidet vil være opplæring. Slik sette kan det være bra at de blir med på dette nå før

- arbeidet med nytt handlingsprogram for hele avtaleområdet starter
- Kan vedta handlingsprogrammet som gjelder fram til at det blir erstattet av et nytt program for hele byvekstområdet.
 - Et forslag til program for hele byvekstområdet kan legges fram for behandling i Kontaktutvalget i oktober/november. Det betyr politisk behandling i fylkesting i februar. Må koordineres med arbeidet med årsbudsjettet for 2020.
 - Nye kommuner må inviteres til å komme med innspill til det nye handlingsprogrammet.
 - Handlingsprogrammet bør bare sendes på begrenset høring, dvs. til de nye kommunene i avtaleområdet. Andre kommuner og brukerutvalg bør gjøres oppmerksom på at det legges opp til høring ved behandling av nytt program for hele byvekstområdet.
 - Det oppfordres til dialog med rådmannsnivået rundt prosessen.

Merknader til innholdet

- Godt fornøyd med kapittel 5 som tar for seg styringen av prosjektarbeidet. Må få en tydeliggjøring av bruken av endringslogg ved neste anledning.
- Handlingsprogrammet bør starte med en beskrivelse av mål, vise hvordan det går og hvorfor vi gjør dette.
- Bekymret for det store etterslepet på sykkel. Her står det ikke på penger. Det blir det gjort noe med nå i Trondheim kommune som foretar en gjennomgang av gamle prosjekt.
- Mange grunner til at arbeidet går for sakte. Stort fokus på Metrobuss har gitt begrenset kapasitet til andre oppgaver. Det spilles inn mange nye ideer, men disse følges for lite opp. Så kommer det nye ideer neste år. Manglende politisk avklaring kan også forklare noe.

Konklusjon:

Forslag til handlingsprogram 2020-23 sendes på begrenset høring til nye kommuner i byvekstområdet før politisk behandling. Handlingsprogrammet gjøres gjeldende inntil det erstattes av nytt handlingsprogram som utarbeides etter at byveksttalen er vedtatt og nye kommuner har kommet med innspill. Forslag til nytt handlingsprogram legges fram for Kontaktutvalget i oktober/november 2019. Mål og statusbeskrivelse tas inn i neste handlingsprogram.

Byggherreansvarlige må sette av nok ressurser til å frambringe planer for å komme i gang med bygging av sykkelveger raskt. Må melde tilbake til Kontaktutvalget dersom det mangler folk.

Ad Sak 13/19: Status Metrobuss 2019

Byggefasen er nå inne i siste periode. Byggherrene rapporterer om akseptabel kontroll på byggeprosjektene, med unntak av Tiller knutepunkt som er en utfordring både med hensyn til fremdrift og økonomi.

Fremdrift:

Kommunen holder planlagt fremdrift på de fleste prosjektene med unntak av:

- Tiller, knutepunkt: Utfordringer med tekniske avklaringer.
- Falkenborgvegen, reguleringsplasser: Utfordringer med erverv
- Stasjoner i Sivert Tonstads veg: Utfordringer med erverv

Vegvesenet holder planlagt fremdrift med unntak av strekningstiltak på Østre Rosten. Her er det omfattende anleggsarbeid med bl.a. nytt VA anlegg.

Den generelle utfordringen i 2019 er å holde høy nok produksjon frem til august 2019. Det er forventet at det vil foregå en del etterarbeid på flere anlegg etter august 2019, men det skal ikke være til hinder for brukerne eller driften av bussene. Dette gjelder ikke Tiller hvor det vil være bygging hele høsten 2019.

Økonomi:

Prosjektet holder seg innenfor budsjettammen. Prognose for resterende del i 2019 tilsier at samlede kostnader kan komme under rammen på 750 MNOK.

Tiller knutepunkt har hatt en betydelig økning i kostnadsomfang etter hvert som foreslåtte løsninger har blitt gjennomgått og prosjektert i detalj.

Kvalitet:

Stasjoner i Søbstadvegen (Martin Linges veg og Peder Morsets veg) etableres med enkle tiltak inntil nødvendig grunn er ervervet. Stasjonen Lyngvegen bygges som enkel midlertidig stasjon i påvente av at Søbstadvegen ombygges i nær fremtid, og det vil berøre stasjonen. Utover dette melder byggherrene om at det ikke er vesentlige endringer av kvalitet.

Bemanning: Sekretariatet vurderer bemanningen til byggherrene som akseptabel for gjenstående del av byggefasen.

Kommentarer:

- Mest bekymret for Tiller. AtB kan leve med en utsettelse på ett år, men det får konsekvenser.
- Problemstillingen på Tiller er dels økonomisk og dels knyttet til planløsning (høyere kostnader og fare for tilbakeblokkering på E6).
- Underlig at det er diskusjon om planløsning nå. Tiller er den saken det er benyttet mest tid på politisk. Løsningen er avklart med alle parter.
- Statens vegvesens bekymring er først og fremst knyttet til tilbakeblokkering på E6. Ble først kjent med dette i trafikkrapport av 28/1-19.
- Kontaktutvalget forventer lojalitet til den prosessen som er ført og en snarlig løsning på problemene.
- Det er ekstra programråd 10. april mht denne saken

Konklusjon: Kontaktutvalget tar statusrapporten til etterretning. Det forventes lojalitet til de prosessene som har vært gjennomført på Tiller og en snarlig løsning på uavklarte problemstillinger.

Ad sak 14/19: Videre arbeid med gateprosjektene i Metrobuss

Elgeseter gate:

Det arbeides med en sak om overordnede føringer for planleggingen som forventes fremmet til politisk behandling i april i tråd med framdriftsplanen.

Innherredsvegen:

Østre del planlegges med sikte på ferdigstillelse våren 2019 og oppstart i 2020. Den vestre delen blir sett i sammenheng med Olav Tryggvasons gate.

Kongens gate:

Det er det høy planleggingsaktivitet med sikte på ferdigstilling av plan våren 2019 og oppstart i 2020.

Olav Tryggvasons gate:

Diskusjon om videreføring av prøveprosjektet. Prosjektet trenger mer tid til nye alternativsutredninger, bl.a. knyttet til parkeringskjeller under gata.

Det er foretatt en undersøkelse av trafikk inn til, og gjennom, Midtbyen som grunnlag for arbeidet med alle gateprosjektene. Det er en relativt stor andel (rundt 50 %) som er gjennomgangstrafikk uten ærend i Midtbyen.

Prosjektene forholder seg til foreløpige kostnadsrammer. Byvekstavtalen inneholder en økning av statlig tilskudd til Metrobuss på 200 mill kr. Samtidig er en omlegging av traséen for Metrobuss over Nyhavna tatt inn i porteføljen. Det er åpnet for porteføljestyring og forutsatt at det i løpet av året utarbeides en revidert fordeling av ressursene mellom prosjektene.

Kommentarer:

- Det er betryggende at prosjektet har fokus på rekkefølge/samtidighet mht utbygging av de ulike gatene

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 15/19: Organisering av arbeidet i Miljøpakken

Kontaktutvalget etterlyste i møte 15. februar tilbakemelding på oppfølgingen av tidligere politiske vedtak knyttet til evaluering av organiseringen av Miljøpakken. Bystyret og Fylkestinget har i bystyresak 44/18 og fylkestingssak 61/18 pekt på både sammenfallende og ulike problemstillinger og etterlyst oppfølging og vurdering av følgende:

- av manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- av behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- av at organiseringen må være et element i drøftingene med staten om en byvekstavtale, for å sikre en effektiv organisering
- at sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i framtidige evalueringer av Miljøpakken
- at organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes

Det er over tid jobbet med forbedring av Miljøpakkens organisering i mange sammenhenger:

- Det er gjennomført spørreundersøkelser for å få fram medarbeidernes syn på styrker og svakheter.
- Miljøpakkens mandater er gjennomgått med sikte på å klargjøre behov og muligheter for forbedring.

- Barrierer for effektiv oppfølging og gjennomføring av prosjekter er drøftet med erfarne prosjektledere i og utenfor Miljøpakken.
- Nytt styringssystem er implementert i forhandlingene om byvekstavtale.

Oppfølging av de problemstillingene som bystyre, fylkesting og andre deler av organisasjonen har reist, er i gang. Svakheter er løpende forsøkt forbedret. Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene framgår av byvekstavtalen. Vi har også kommet langt i å avklare behov for mandater, men det gjenstår noe med hensyn til å formalisere delegert myndighet.

Handlingsprogram og årsbudsjett er videreutviklet for å tydeliggjøre både bindinger, partenes forpliktelser og rammer for bruken av Miljøpakkens midler. Bestillingsrutiner er forbedret. Det stilles tydeligere krav til dokumentasjon for prioritering av ressurser, men det er fortsatt behov for ytterligere rutiner for å sikre oppfølging. Økonomifunksjonen er styrket og det arbeides med å innføre rutiner som gir partene og sekretariatet bedre oversikt over økonomien.

Det tas sikte på å legge fram en sak om organiseringen av Miljøpakken for Kontaktutvalget i løpet av våren. Saken vil synliggjøre hvilke tiltak og vurderinger som er gjennomført for å møte de spørsmål som er reist, og hvilke ytterligere grep som planlegges. Sentral står spørsmålet om hvor tett partene ønsker å samarbeide og hvilke forpliktelser som følger med dette. Det er nedsatt et utvalg bestående av representanter fra vegvesen, fylkeskommunen, kommunen og sekretariatet. Utvalget vil bli supplert med medlemmer fra Malvik, Melhus og Stjørdal før saken legges fram for Kontaktutvalget.

Kommentarer:

- Viktig at de nye partene kommer med i prosessen.

Konklusjon: Tas til orientering. Sak om organisering legges fram for det nye Kontaktutvalget.

Ad sak 16/19: Praksis for avtaler med kabeletatene i Miljøpakken

Kontaktutvalget ba for en tid tilbake om å få et notat som avklarer Miljøpakkens økonomiske ansvar ved flytting av kabler og ledningsanlegg ved ombygging av veganlegg. Vegvesenet har nå lagt fram en redegjørelse av praksis og rettslige forhold.

Både gjennom praksis og rettslig behandling er det fastlagt at kabeletatene har plikt til å flytte ledninger som ligger nærmere enn tre meter fra vegkant på egen regning. Dette gjelder uavhengig av hvem som eier grunnen med mindre annet er særskilt avtalt. Det anbefales å starte prosessene med å inngå avtale om flytting eller treffe vedtak om flytteplikt i god tid for å unngå at vi tvinges til andre løsninger ut fra tidspress. Det påpekes at vi gjennom avtalene må unngå å gi fra oss rettighetene vi har etter regelverket, slik at kabeletatene oppnår en særrett og slipper å dekke kostnadene ved en senere flytting.

Konklusjon:

Regelverket tas til etterretning. Kontaktutvalget ber byggherrene sikre at

avtalene om flytting, eller å treffe vedtak om flytteplikt, gjennomføres så tidlig at vi unngår risiko for at tidspress skal påføre prosjektene unødige kostnader.

Ad sak 17/19: Informasjon (TRFK)

Det har vært mange saker i media, dels som følge av at byvekstavtalen har blitt omtalt også i andre byer. Metrobuss, Olav Tryggvasons gate er også mye omtalt. Overraskende at vel halvparten av biltrafikken i Midtbyen er gjennomgangstrafikk. Det er ikke penger til alt i Miljøpakken skriver adressa med referanse handlingsprogram og spørsmål om bruk av midler til Brå bru og grusveger. Positiv omtale endring i reiseatferd på bakgrunn av foreløpige tall fra reisevaneundersøkelsen.

Kommentarer:

- Hvordan vil innføringen av Metrobuss påvirke Miljøpakkens omdømme/logo? Metrobuss innføres 5 uker før lokalvalget med store endringer og langsiktig fokus. På kort sikt skaper endringer reaksjoner.
- Promotering og markedsføring av den nye rutestrukturen er AtB sitt ansvar. Det bør avklares hva Miljøpakken kan bidra med av markedsføring.
- Sekretariatet bør invitere AtB for å orientere om opplegget. Miljøpakken må fortelle hvordan egen logo blir brukt i forbindelse med Metrobuss.

Konklusjon: Tas til orientering. Kontaktutvalget ber om en orientering fra AtB og Miljøpakken om hvordan vi forbereder oss på å møte reaksjoner knyttet til innføring av Metrobuss i august 2019.

Ad sak 18/19: Om trafikkutviklingen

Det har vært en vekst på 5,7 % i kollektivtrafikken i januar og 5,2 % i februar. Det var 31,4 mill reisende i 2018.

Biltrafikken vokste med 1,5 % i januar og 0,1 % i februar, samlet 0,86 % i årets to første måneder. Bominntektene ser ut til å bli litt i overkant av hva vi forventet.

Tas til orientering. Kontaktutvalget ber om en løpende oversikt over utviklingen av gang- og sykkeltrafikken i tillegg til kollektivtrafikk og biltrafikk.

Eventuelt

- Nytt møtetidspunkt i Kontaktutvalget blir 19. juni 2019, kl 8:00-11:00.