



Vår dato
9.11.2019

MØTEREFERAT

Kontaktutvalget - styringsgruppen for Miljøpakken

Dato og tid: Onsdag 23.10.2019, kl. 10:00 –11:45

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Gunnar Krogstad, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Ole Herman Sveian, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Olaf Løberg, Trondheim kommune
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune

Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Geir Aspnes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

Ny 14/19 Trafikkutvikling (Sek)

Ny 15/19 Forslag til årsbudsjett 2020 (Sek)

Ny 16/19 Planleggingskostnader og styringsramme for Nydalsbrua

Ny 17/19 Innstegsprosjekt Metrobuss

Referat fra møte 26. september

Kommentarer:

- Det presiseres at det i sak 4/19, om nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker, er hjemmelen for endring av en allerede underskrevet avtale som etterlyses. Lokalt mener en at det ikke er hjemmel for dette.

Konklusjon:

Kommentaren innarbeides i referatet



Orienteringer:

Etterlysning av svar på spørsmål til departementet:

I forrige møte ble opplyst at svar på en henvendelse til SD om oppfølging av byvekstavtalens føringer for etablering av gode reisevaner som bygger opp under nullvekstmålet under utbygging av E6 øst var på veg. Har ennå ikke hørt noe, hva er status?

Vegvesenet har ikke noe nytt å meddele.

Beslutninger i Programrådet

- Omdisponerer 1.237.800 kr fra midler avsatt til teknologiprojekt i 2018 til prosjektet «Test av autonome busser».
- Omdisponerer 2,5 mill. kr avsatt til Majorstuen barnehage til bygging av støyskjerm ved Okstad og Lohove barnehage.
- Omdisponerer 1,8 mill. kr til økt ramme for strakstiltak kollektivtrafikk (andre ruter enn Metrobuss) for tilrettelegging for nytt rutetilbud i 2019.

Konklusjon: Tas til etterretning

Ny sak 14/19: Trafikkutvikling

Biltrafikk:

Det mangler tall fra byindeksen, og vi viser derfor utviklingen i bomstasjonene. Disse omfatter færre registreringspunkt enn byindeksen og inneholder også gjennomgangstrafikk og næringstrafikk som skal være utelatt i byindeksen. Det var 4,4 % trafikkvekst i bomstasjonene i Trondheim (Miljøpakken + Ranheim) i september. Samlet vekst hittil i år er 1,8 %.

Økningen er på hovedvegene/riksvegnettet, mens det er noe nedgang over bomsnittene langs Omkjøringsvegen og på Byåsen. Veksten skyldes først og fremst økt trafikk på ny E6 sørover (18,7 %). Mye av dette skyldes omfordeling av trafikk fra andre deler av vegnettet, men samlet sett er det likevel en vekst på 7 % mellom Trondheim og kommunene lenger sør.

Andelen elbiler i bomstasjonene har økt med 36 % siden i fjor og utgjorde 14,9 % av totaltrafikken i september.

Trafikken over kommunegrensa Trondheim/Malvik har økt med 1,1 % og gjennom bommen på E6 Hommelvik med 1,4 % hittil i år. Stengninger av Helltunnelen gjør det vanskelig å vurdere utviklingen på grensa Malvik/Stjørdal.

Trafikkveksten på E6 sør for Melhus sentrum er 17,6 % og nesten like høy som på Klett.

Kollektivtrafikk:

Kontaktutvalget etterspurte i forrige møte en mer detaljert oversikt over utviklingen i

Stjørdal, Malvik og Melhus. Her har vi tall for rute 38 og 310 i årets syv første måneder. Trafikken økte med 1,9 % i Stjørdal, 8,3 % i Malvik og 2,1 % i Melhus.

Fra nytt rutetilbud ble satt i drift i august skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheim foregå i bussdørene ved hjelp av kamera. Det vil fortsatt ta noe tid før disse tellerne er operative, og resultatene vil av flere grunner ikke være sammenlignbare med tidligere tellinger. I mellomtiden følger vi salget av billetter og inntektsutviklingen og rapporterte på det i forrige møte.

Vi ser at inntektene har gått noe ned i august og september, men det viser seg at denne inntektsutviklingen ikke gir et godt bilde av reiseutviklingen.

Kjøp av mobillett og periodekort via app har blitt enklere, mens tilgangen til enkeltbilletter er vanskeligere. Derfor kjøpes det nå færre kontantbilletter og flere periodekort (4 av 5 reiser), noe som gir lavere inntekt, men ikke mindre trafikk. Det er også flere som kjøper periodekort med kortere varighet i stedet for halvårskort. Det gir også mindre omsetning i starten uten at dette gjenspeiler trafikkutviklingen.

En annen årsak til inntektsnedgang de første månedene, er en markant økning i antallet som sniker, dvs. reiser uten billett. Det gir også mindre inntekt, men ikke mindre trafikk. Det jobbes nå med kraftige tiltak for å begrense snikingen.

Vi registrerer også at det har oppstått enkelte problemer som påvirker kvaliteten på tilbudet og dermed kanskje også bruken av bussene. AtB har nå tett oppfølging av buss-selskapene for å sikre trygge og pålitelige korrespondanser i forbindelse med omstigninger. Rutetilbudet justeres også fortløpende både i oktober og november for å ta inn utilsiktede problemer som oppstår ved en så stor omlegging som vi har foretatt.

Det er derfor flere grunner til at det er vanskelig å gi et nøyaktig bilde av reise- og trafikkutviklingen nå, men vi regner med å ha bedre oversikt mot slutten av året.

Gang/sykeltrafikk

De årlige manuelle tellingene av gående og syklende inn til Midtbyen viser at veksten har stagnert og at trafikken samlet sett har vært relativt uforandret siden 2015. Siste telling viser noe redusert gangtrafikk til fordel for sykkel (som har økt noe) og sparkesykler. Sistnevnte utgjorde 1,6 % av gang- og sykkeltrafikken.

Tall fra de automatiske tellesløyvene på Elgeseter bru, Rotvollekra, Mellomila og Svingbrua viser om lag 3,5 % flere syklistere så langt i år.

Kommentarer:

- Det er viktig å følge opp virkningene av ruteomleggingen. Har trafikkutviklingen sammenheng med ruteomleggingen gjennom byen for rutene fra Melhus, Malvik og Stjørdal? Her haster det med tiltak.
- Melhus opplever svekket tilbud og mange negative synspunkt som svekker omdømmet. Husk omdømmebyggingens betydning for bruken av tilbudet.
- Det har skjedd vesentlige endringer og totalbildet er i endring. Trenger vi en ny byutredning?
- Vi må gjøre nye tiltak mht sykkel. Tempoet i bygging av sykkelanlegg må opp.

- Det er en utflating inn mot sentrum, men det er totalt vekst i sykkeltrafikken. Mener det er viktigere å få gode registreringer i flere tellepunkt slik at vi kan se hva som virker framfor nye utredninger.
- Vi er ikke der at vi har grunnlag for å trekke konklusjoner. Trafikkutviklingen er viktig og vi vil komme tilbake til den i første sak i hvert møte.

Konklusjon:

Tas til orientering

Ny sak 15/19: Forslag til årsbudsjett 2020 (Sek)

Midlertidig handlingsprogram 2020-23 og byvekstavtalen danner rammene for arbeidet med årsbudsjettet. Partene har spilt inn konkrete prosjektforslag og foreslått prioritering innenfor disse rammene. Programrådet har behandlet forslag til årsbudsjett i møte 1.10.2019 og 15.10.2019. Årsbudsjettet skal behandles politisk i fylkesting, bystyre og kommunestyre i desember 2019.

Viktige føringer for arbeidet:

- Miljøpakken finansierer planlegging og gjennomføring av prioriterte tiltak, men ikke innledende arbeid for å kartlegge om, og eventuelt hvilke, behov partene har (jf. byvekstavtalen kap.2.12). Partene må selv dekke arbeid med mulighetsanalyser og generelle planer og utredninger som for eksempel transportplan, trafikksikkerhetsplan, kollektivplan, gatebruksplan og arealplan m.m.
- Tildeling av midler skjer i tre trinn:
 - Midler til prosjektutvikling (forprosjekt). Der det foreligger en konkret prosjektidé, består den første fasen i arbeidet av å avklare tiltakets omfang, kostnad og forventet nytte.
 - Midler til detaljplanlegging. Detaljplaner utarbeides i henhold til styringsmål for prioriterte prosjekt hvor det er foretatt prosjektutvikling eller av andre grunner foreligger tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag.
 - Midler til utbygging. Utbygging gjennomføres innenfor styringsramme for prioriterte prosjekt. Byggeplan med kostnadsanslag skal foreligge innen 15. juni året før utbygging.
- Kommunale og fylkeskommunale midler er ikke øremerket (jf. byvekstavtalen kap 2.8 og 2.9)
- Hver deltagerkommune skal selv foreta porteføljestyling innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen (jf. byvekstavtalen kap 2). Når det gjelder tiltak finansiert av riksvegmidler, statlige jernbaneinvesteringer (knutepunktsmidler) eller fylkesvegmidler, tolker vi dette slik at det må være enighet mellom kommunen og finansøren om prioriteringene.
- Miljøpakken planlegger og bygger bare anlegg som vegeier er villig til å drifte.

Forslag til tiltak i årsbudsjett for 2020 har en samlet kostnadsramme på 1159 mill. kr. Finansieringsrammen 1273 mill. kr, hvorav ca. 100 mill. kr kommer som en følge av byvekstavtalen. Finansieringsrammen er 114 mill. kr høyere enn tiltaksrammen. Dette skyldes i hovedsak mangel på bearbejdede prosjektidéer som kan føres videre til detaljplanlegging og utbygging. Det finnes derimot svært mange prosjekter og prosjektidéer med midler fra tidligere år som det kan jobbes med for å komme videre med detaljplanlegging og utbygging.

De to hovedvegene E6 sør og Nydalsbrua står for 44 % av tiltaksrammen. Kollektivtrafikktiltakene omfatter 36 %, mens gang, sykkel, miljø og trafikksikkerhet står for 18 %.

74 % av kostnadene er knyttet til prosjekter som betraktes som bundne (røde) i den forstand at de enten er igangsatt, eller at det foreligger omforente politiske vedtak om oppstart. 21 % er knyttet til prosjekter som betraktes som delvis bundne (gule), dvs. prosjekter som ikke er påbegynt eller vedtatt, men som anses som spesielt viktige for det videre arbeidet med Miljøpakken av andre grunner. Resterende 5 % er nye innspill tiltak (grønne) som partene står friere til å vurdere hvorvidt bør prioriteres nå.

Det er i tillegg spilt inn forslag om 36 mill. kr til tiltak som trenger nærmere avklaring mht prioritering. Disse er vist i egen ramme avslutningsvis innenfor hvert tiltaksområde.

Sekretariatets kommentar:

Proessen der partene melder innspill til årsbudsjettet har heller ikke fungert godt i år. Det er en liten forbedring siden i fjor, men innspillene kommer fortsatt for sent og er mangelfulle. Det har derfor ikke vært mulig benytte nytte- og kostnadsvurderinger som grunnlag for prioriteringer, men planstatus og realisme mht gjennomføring er vektlagt. Det må etter vår vurdering foretas en faglig gjennomgang av aktuelle prosjekter i forkant som grunnlag for partenes prioriteringer neste år.

Kommentarer:

- Innspill om ekstra midler til drift av kollektivtrafikk reiser et prinsipielt spørsmål. Enten får AtB sine tilskudd og ansvaret for å drive innenfor disse rammene, eller så kan de komme til Miljøpakken og be om mer penger når det dukker opp en ekstra kostnad. Mener det siste er uheldig og uforutsigbart. Det vil hvert år komme utfordringer som gir større kostnader, men også endringer som drar motsatt veg. Dette bør behandles samlet av styret til AtB innenfor gitte rammer. slik at vi kan se hva som virker. AtP bør optimalisere sin drift innenfor disse rammene.
- AtB har også fondsavsetninger som skal bidra til å takle tilfeldige svingninger. Rimelig å benytte denne til å dekke uforutsette kostnader.
- Bekymret for manglende prosess. Vi trenger bedre fellesprosesser for helheten.
- Har størst bekymring for manglende framdrift på gang- og sykkelprosjektene. Det er behov for større tempo. Vi trenger en tydelig profil på arbeidet hvor vi også ser sammenhengen mellom kommunene og med fylkeskommune og stat. Må ha høye ambisjoner og spesielt fokus på gjennomføringskraft.
- Overrasket over at det reageres på at det kommer høyere kostnader til drift av kollektivtrafikk. Det er kostnadsoverskridelser også på andre prosjekt, for eksempel sykkel.
- Staten lytter til sykkelutfordringene som også gjelder vegvesenet. Merker oss at dette er knyttet til kapasitet.
- Trykk på gjennomføring er viktig. Malvik har nå ekstra trykk på prosjektutvikling.
- Det er avtalt at det er lik fordeling mellom de tre nye kommunene siden ingen har hevdet noe annet. Dette bør stå i årsbudsjettet. Det betyr ikke at fordelingen av hver enkelt finansieringskilde skal være lik, men samlet for fordelingen av alle finansieringskildene.
- Vi har nok ideer. Må komme videre til utbygging. Her er det manglende kapasitet hos partene.
- Kostnadsoverskridelser på prosjekt kan ikke sammenlignes med driftsmidler til kollektivtrafikk. Overskridelsene på sykkelprosjekt fører aldri til at rammen for sykkeltiltak endres. Må forholde

seg innenfor tildelt portefølje, og det bør en også for kollektivtrafikk.

- Fylkeskommunen lager et saksframlegg om driftskostnader slik at Kontaktutvalget kan se begrunnelsen. Må ha en dialog om dette som en del av oppfølgingen av byvekstavtalen.
- Drift av kollektivtrafikk er en felles forpliktelse. Alternativet er rutekutt.
- Rammene er langsiktige, men i årsbudsjettet avklarer vi detaljene. Her bør det veies mot måloppnåelse. Det er nå krav til å legge fram dokumentasjon for måloppnåelse som grunnlag for prioritering.
- Hvorfor er forprosjektet Ila - Klett plassert i hvit boks når det er omtalt i byvekstavtalen? Grunnen er at vi må avklare om det er riktig tidspunkt å starte med forarbeid allerede i 2020 for disse prosjektene som ennå ikke er inne i Miljøpakken. Det samme gjelder for eksempel Johan Tillers veg del 2.
- Hvordan ligger vi an med videreutviklingen av nullvekstmålet. Staten vet ikke mer her og kommer tilbake til dette.
- Hvor mye planmidler kan vi sette av hvert år? Vi må sørge for nok midler til de som haster mest. Planlegge prioriterte prosjekt.

Konklusjon:

Forslag til årsbudsjett oversendes partene for politisk behandling. Fordeling mellom Stjørdal, Malvik og Melhus er 1/3 på hver. Ordførerne må skaffe seg fullmakt til å bli enige i Kontaktutvalget etter politisk behandling. Det utarbeides ikke nytt handlingsprogram for 2020-2023. Neste handlingsprogram gjelder for 2021 – 2024.

Ny sak 16/19: Planleggingskostnader og styringsramme for Nydalsbrua (SVV)

Prosjektet Nydalsbrua med tilknytninger ble behandlet i Stortinget i juni i år, Prop. 110 S (2018-2019). Det ble her fastlagt en styringsramme på 1220 mill. kr fordelt med 365 mill. kr i bompenger og 855 mill. kr i statlige midler. Kostnadsrammen er satt til 1380 mill. kr (alt i 2019-kr). Styringsrammen kan ikke overskrides uten dialog med Vegdirektoratet, mens kostnadsrammen er det økonomiske styringsrommet som Vegdirektoratet har når kuttlisten er effektuert. Kuttlisten består her av Oslovegen nord og tiltak i Tempevegen.

Stortinget har sluttet seg til at statlige midler kan forskutteres med bompenger. I NTP 2018-29 er statlige midler fordelt med 122 mill. kr i 2023 og 733 mill. kr i perioden 2024 – 2029. I Prp. 110 S er derimot all tilbakebetaling av det forskutterte beløpet lagt til perioden 2024 – 29.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har tidligere sluttet seg til forskuttering gjennom vedtak i formannskapet 26.06.18 og fylkesutvalget 19.06.18. Disse vedtakene er basert på føringene i NTP og en forutsetning om at staten ikke vil dekke rentekostnader eller priskompensasjon etter at midlene er stilt til disposisjon.

Miljøpakken har i sine handlingsprogram avsatt 1230 mill. kr til prosjektets disposisjon. Her inngår 55 mill. kr som er nødvendig forarbeid for Byåstunnelen¹ (sammenlignbart med tallene i statens fastlagte styringsramme).

¹ Byåstunnelen ligger inne i Miljøpakkens trinn 2, men uten fullfinansiering. Den er derimot ikke med blant prosjekter som Trondheim kommune og fylkeskommunen var omforente om ved behandling i bystyre og fylkesutvalg sommeren 2018.

Kostnader til innledende planarbeid:

Miljøpakken har tidligere dekket innledende planarbeid for Nydalsbrua med 85 mill. kr. Disse er ikke medregnet i statens styringsramme. Kostnadene vil derfor komme som et tillegg om de må dekkes utenfor styringsrammen.

Kontaktutvalget ba i siste møte om innsyn i disse kostnadene som her ved en feil ble omtalt som reguleringsplankostnader (jf. ny sak 12/19). Kostnadene til grunnerverv og prosjektering skal normalt inngå i styringsrammen, men 14,5 mill. kr er ikke medregnet fordi de ble utført før reguleringsplanen. Det kan stilles spørsmål om det er riktig.

Rentekostnader:

Miljøpakken må som nevnt også dekke rentekostnadene for forskuttering i tillegg til styringsrammen. Rentene beregnes fra det tidspunkt midlene stilles til disposisjon til de tilbakebetales av staten. Kostnaden vil variere med rentenivå, behovet for låneopptak og med antall år før beløpet tilbakebetales. Trolig dreier det seg om i størrelsesorden 80 – 200 mill kr.

Risiko for kostnadsoverskridelser:

Det jobbes med en forskutteringsavtale, som av hensyn til kontraktsinngåelse, bør være klar innen kort tid for å unngå forsinkelser. Denne vil forplikte Miljøpakken økonomisk. I Prop. 36 S (2017-2018), om Miljøpakken trinn 3, står det: «Ved kostnadsauke i prosjekta/tiltaka skal porteføljen reduserast» Departementet understreker i sin vurdering at det overordnede prinsippet er at tiltakene skal styres gjennom porteføljestyling. Det er innledet dialog med Samferdselsdepartementet om innholdet i dette punktet.

Stortinget har her fastlagt en kostnadsramme som er høyere enn Miljøpakkens avsatte ramme. Miljøpakken har heller ikke hatt innflytelse på utformingen av prosjektets kuttliste. Spørsmålet er om Miljøpakkens likevel må bære hele risikoen, og om styringsorganene i så fall får mulighet til å styre kostnadsutviklingen i prosjektet. Hvis ikke må porteføljestylingen utøves uten annen mulighet enn å kutte i andre prioriterte prosjekt.

I prosjektet E6 Jaktøya – Sentervegen ble det enighet om å dempe den økonomiske risikoen gjennom å legge inn en tilstrekkelig stor opsjon for deler av arbeidet. Denne ble det først tatt stilling til når kostnadene var tilstrekkelig avklart. Spørsmålet er om det kan være en aktuell mulighet også her?

Risikoen er per i dag ingen reell kostnad, og den er også uavhengig av forskutteringen. Det er likevel relevant å stille spørsmål om Miljøpakken har mulighet til å påvirke denne risikoen etter at forskutteringsavtalen er undertegnet, og eventuelt på hvilken måte.

Miljøpakken har ikke låneopptak ved inngangen til 2020. Partene er ennå ikke omforente om alle prosjektene i Miljøpakken. Alle kostnadene er derfor ikke lagt inn i den langsiktige utbyggingsplanen. Forskutteringen av Nydalsbrua utfordrer likevel ikke per i dag den øvre garantirammen for låneopptak (1 mrd. kr), men den legger begrensninger på nye større investeringer som fortrinnsvis må tas mot slutten av programperioden (2020-2029).

Kommentarer:

- Dette representerer store økonomiske forpliktelser. Forutsetter at vi får en politisk sak på dette raskt.
- Vi må få en annen praksis. Dette er et felles ansvar og vi kan ikke ha det slik at en part bestemmer alt uten å avklare med andre. Må lage oss spilleregler for hvordan vi håndterer dette. Dette er

store beløp og vil gå ut over andre prosjekter.

- Spørsmål om grunnverv og hva som ligger i samleposten på 42 mill kr. Utredning av kollektivknutepunkt hører ikke hjemme i dette prosjektet. Vegvesenet svarer for dette.
- Oversikten som er utarbeidet viser hvem 85 mill kr er betalt til, men ikke hva midlene er brukt til. Må få en bedre spesifisering slik at vi vet om det er relevante kostnader.
- Det haster med å få se statens forslag til forskutteringsavtale med Vegamot. Hvorfor er det slik at vi må garantere for kostnader ut over P50 og ikke P85. Budsjett baseres på P50, P85 er en sikkerhetsventil og en grense for når saken må tilbake til Stortinget.
- En god diskusjon om porteføljestyring fordrer at all informasjonen tilflyter oss som bærer risikoen i fellesskap. Stusser på at denne informasjonen ikke er formidlet tidligere.
- Vegvesenet har tatt opp spørsmålet om fordeling av risikoen på store prosjekt i bypakker med Samferdselsdepartementet. Dette fordi budsjettsprekke på store statlige vegprosjekt i bypakker kan få konsekvenser for andre satsingsområder.
- Mangler behandling av kuttlisten - også politisk. Hvor stor er den? Bare 8-9 mill. kr. Hadde opprinnelig rampen til E6 inne som mulig kutt, men denne ble tatt ut i KS2. Må ta opp spørsmålet om kuttliste på egnet tidspunkt.
- Framdriften er krevende. Vi skulle ha vært ferdig til å tegne avtaler nå. Har valgt innkjøpsformen kjøp etter forhandlinger som anses som best egnet. Kan pådra oss økonomiske forpliktelser dersom vi starter forhandlingene og må stanse.
- Porteføljestyring kan skje i prosjektet, men også i pakken. Hvor realistisk er det å bygge ut Byåstunnelen? Det ligger tilpasningskostnader til denne i prosjektet. Lite sannsynlig at vi går under kostnadsrammen. Tror Byåstunnelen er fornuftig, men det er en stor risiko.
- Uten designkonkurranse og Byåsentunnelen ville vi hatt et mye enklere prosjekt. Da ville vegvesenet kun erstattet dagens Sluppen bru. Det er et annet konsept som er valgt for å ivareta en større helhet i by.
- Er enig i veien videre, men vi må gå igjennom kostnadene nærmere. Noe hører hjemme på en annen post. Vi fikk et annet prosjekt enn vi ba om. To bruer i stedet for en. Har nå fått beskjed om at vi har det travelt og partene må sette seg sammen. Kan noe kuttes, og eventuelt hva? Må også ta lærdom av det som har skjedd til senere.
- Nydalsbrua er optimalisert og knadd i forhold til Byåstunnelen og sykkelvegnettet m.m. Reguleringsplanarbeidet har også vært krevende pga dårlige grunnforhold og jernbane. Reguleringsplanen er i seg selv ikke så krevende, men her har en vært avhengig av byggeplan for å få et godt kostnadsanslag.
- God planlegging reduserer prosjektrisiko.
- Vi må jobbe med å få forskutteringen på plass. Planleggingskostnadene må detaljeres ytterligere. For framtida skal innledende planleggingskostnader inn i styringsrammen. Prosjektet har ikke tillatelse til å overskride styringsrammen før dette har vært avklart i Kontaktutvalget.
- Trenger et handlingsrom i form av reelle kuttmuligheter for at Kontaktutvalget skal ha et handlingsrom til porteføljestyring. Vegvesenet tar ansvar for framdriften.

Konklusjon:

Vegvesenet utarbeider en detaljert oversikt over hva de innledende planleggingsmidlene er benyttet til og en kuttliste som gir et reelt handlingsrom for kostnadsstyring innenfor styringsrammen. Dette som grunnlag for å få en rask politisk avklaring av innholdet i forskutteringsavtalen.

Ny sak 17/19: Innstegsprosjekt Metrobuss

Sindre Hognestad (Rambøll) orienterte. Sak om universell innstegshøyde til Metrobuss ble behandlet i Kontaktutvalget i KU sak 1-19. Her ble det vist til politiske vedtak om å

gjennomføre et prosjekt sammen med AtB og brukerorganisasjonene for å komme fram til mulige tiltak. Både tiltak på kort sikt, samt permanente tiltak på lang sikt, spesielt innenfor Kollektivbuen, for å lette av- og påstigningen til og fra Metrobussene for personer med nedsatt funksjonsevne skal vurderes. Målet var å finne forslag til tiltak som kan utredes og utprøves nærmere i løpet av gjeldende anbudsperiode.

Rapporten inneholder en oversikt over flere tiltak som kan bidra til å senke barrierene for ombordstigning. På kort sikt (0-1 år) vises det til at det mest åpenbare tiltaket består i å intensivere opplæringen av sjåførene for å øke bevisstgjøringen rundt tilgjengelighet. Dette for at de skal kjøre nærmere plattform og for at de skal bli bedre kjent med de ulike brukergruppens behov.

På mellomlang sikt (1-10 år) anbefales det gjennomført prøveprosjekt for å teste ut:

- Teleskoprampe
- Busspad (lokal heving av plattform)
- Ledesystemer for å få bussene nærmere plattform

De tiltakene som i dag synes best på lang sikt er å kombinere ledesystemer for bussen med enten opphøyd plattform eller «Gap filler» i kjøretøyet som felles ut for å tette rommet mellom bussen og perrongen.

Kommentarer:

- Tar det lang tid å få på plass et ledelinjesystem? Ikke nødvendigvis. Det finnes kommersielt tilgjengelige produkter i dag. Systemet må kombineres med kantsteinstopp. Det tar lang tid å bygge ut opphøyde plattformer som er dyre.
- Det er ikke så stort poeng med universelt utformede plattformer så lenge vegen til/fra plattformen er uframkommelig, for eksempel pga snø.
- Kollektivtrafikk er ikke et tilbud for disse gruppene om vinteren. De bruker ikke tilbudet da. Dette handler om hvordan forholdene er ellers i året.
- Vi må komme et skritt lengre. Vi trenger en sak om hva vi gjør med forslag til tiltak neste år. Det må settes av en ramme i neste års budsjett for å komme i gang. Noen enklere tiltak og noen forslag til tiltak på lang sikt. Må belyse framdrift og økonomisk handlingsrom slik at det kan spilles inn til Miljøpakkens budsjett for neste år.
- Det er også en problemstilling med frakjørsel og policy her som AtB bør utfordres på.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at rutinene for kontraktsoppfølging og opplæring av sjåfører intensiveres. Det legges fram en ny sak for Kontaktutvalget med forslag til tiltak som kan innarbeides i budsjett og prøves ut.