

KAPASITETSUTVIDELSE AV KOLLEKTIVTRAFIKKEN FRA JANUAR 2025

Bakgrunn

I kollektivanbudet for 2019 – 2029 er det lagt inn en opsjon om tilleggskjøp av rutekilometer fra august 2024. Målsettingen var å kunne ha tilstrekkelig kapasitet for å ta unna økning i passasjervekst uten å måtte ha stor overkapasitet ved oppstart i 2019, og samtidig unngå kostbar økt avskrivning om tilleggskapasitet måtte kjøpes inn sent i perioden.

Operatørene signaliserer at det er lange bestillingstider for nytt materiell. For elektriske busser har de anslått bestillingstid på 12 – 16 måneder og for metrobusser nærmere 24 måneder. Om kapasitetsøkningen skal kan komme ski VM til nytte, er det behov for å bestille kapasitetsøkningen senest i oktober/november 2023. Bestillingen må da tas som en egen sak ved siden av det ordinære løpet for handlingsprogrammet for 2024 – 2027, siden dette ikke blir endelig vedtatt i Miljøpakken sitt kontaktutvalg før januar/februar 2024. Om partene velger å ta bestillingen for ekstra kapasitet i det ordinære løpet for handlingsprogrammet, vil ikke en kunne få økt kapasitet før ved ruteendring i august 2025.

Fylkeskommunen orienterte om problemstilling og forslag til prosess i AU 24. mars. Spørsmålsstillingene har videre blitt tatt opp som del av sak om innspill til handlingsprogram for Miljøpakken 2024 – 2027 i hovedutvalg transport (HUT), Hovedutvalg for veg (HUV) og fylkesutvalg i april.

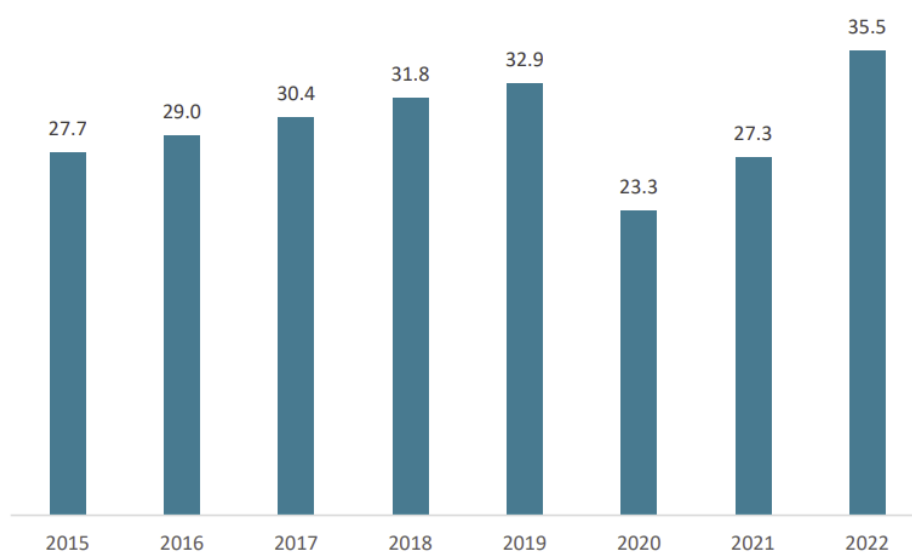
Faktiske opplysninger

Fylkeskommunen har bestilt en utredning av kapasitetsbehovet fra AtB der vi ber AtB beskrive

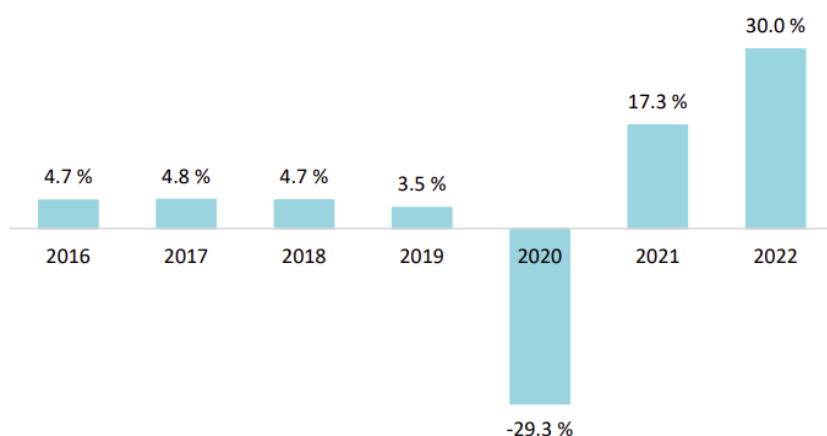
1. hvilke ruter som nærmer seg underkapasitet,
2. når vil det bli behov for økt kapasitet,
3. hvile kritiske faktorer må være på plass ved en kapasitetsøkning (for eksempel sjåfører, tilgangen til drivstoff og ladeinfrastruktur).
4. Hvilke avbøtende tiltak kan gjøres for å redusere kapasitetsutfordringene, særlig hvordan rute-endringer/omdisponering av materiell kan bidra.

Reiseutviklingen

I utredningsarbeidet for ny rutestruktur i 2015 ble det lagt til grunn en 2% årlig reisevekst for å oppfylle nullvekstmålet. Som vist i figur 1 og 2 nedenfor, viser imidlertid reisetall en annen utvikling: I 2015 var det registrert 27,7 mill påstigninger. I 2022 var dette økt til 35,5 mill. Dette er en økning på 7,8 mill påstigende/28 % vekst og en gjennomsnittlig årlig vekst på 3,6 %.



Figur 1. Antall påstigninger (millioner) med buss og trikk i Trondheimsområdet

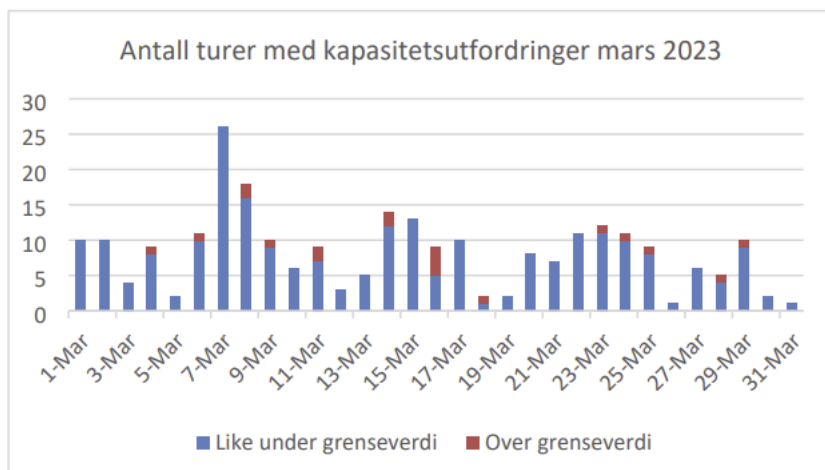


Figur 2. Årlig prosentvis endring i antall påstigninger i Trondheimsområdet. Før august 2019 har 15% av de reisende opplyst at de hadde omstigning på sin reise. Med ny struktur er dette endret seg til at inntil 40% opplyser at har omstigning. Reisetallene er justert for denne faktoren.

Lavere vekst i 2019 skyldes med stor sannsynlighet overgangen til nytt anbud og nytt buss-system. Overgangen medførte et systemskifte med flere bussbytter enn tidligere. Når flere av infrastrukturtiltakene (blant annet holdeplasser) ikke var ferdige til oppstarten og det var forsinkelser gjennom Midtbyen i oppstartsfasen fram til lysregulering og ruteplaner ble optimert, ble systemet i starten lite pålitelig. AtB fikk ikke gitt tilstrekkelig god informasjon for en forutsigbar reise, og flere valgte andre reiseløsninger. Omleggingen i 2019 innebar en overgang fra validering av gyldig billett ved ombordstigning, til at påstigende blir registrert av passasjertellesensorer i dørene. Dette systemet fungerte ikke de første månedene av anbudet og reisetall er dermed mer usikre enn normalt.

Dagens kapasitetsutfordringer

Figur 3 under viser antall turer med kapasitetsutfordringer i mars 2023, som er den måneden med høyest reisevolum siden oppstarten av anbudet i 2019. AtB definerer kapasitetsutfordring som at mer enn 90 % av bussens kapasitet er utnyttet. Sammen med tall på hvor mange som tar bussen og fremtidig årlig vekst gir dette et grunnlag for å beregne behovet for busser fremover i perioden.



Figur 3. Oversikt over omfang av avganger i mars som var i nær å være definert som full

Et viktig verktøy for AtB vil være å omdisponere materiell ved å flytte materiell fra avganger med lav utnyttelse til avganger med kapasitetsproblemer. AtB beskriver følgende muligheter i tabell 1 nedenfor:

Tiltak	Beskrivelse	Risiko
Flytte innsatsturer¹ mellom metrolinje 1 og 2	I dag kjøres 6 innsatsturer mellom Strindheim og Tillerterminalen på linje 1. Det kjøres 4 innsatsturer på linje 2 mellom Saupstad og Strindheim. Det kan flyttes 2/6 turer fra linje 1 til linje 2.	- Kapasitetsutfordring linje 1 - Økt kostnad i km og timer - Risikoen vurderes som høy da linje 1 også påvirkes av boligutbygging og økt passasjergrunnlag
Bydelslinjer taktes til innsatsturene	I dag legges omstigning mellom bydelslinjer og metrolinjer til hovedturene på metrolinjene. Hovedturene er de som også dekker ytterkantene av linjen, og hovedturene har større belegg enn innsatsturene. Dette fordeles bedre utover dersom bydelslinjene taktes mot innsatsturer.	- Mindre reguleringsfrihet med innsatsturene - Risikoen vurderes som lav, men kan gjøre AtB mindre fleksibel for rask justering av tilbud (eksempelvis ved sjåførmangel)
Redusere frekvens linje 41, Reppe-Ranheim	Linje 41 har 6 avganger i rushtimen i dag. Kan reduseres til 3 avganger i rushtimen tilsvarende linje 43. Frigjør én 12m normalbuss.	- Redusert frekvens gir dårligere tilbud - Risikoen vurderes som middels. Tiltaket vil gi negativt omdømme i et betent område. Tiltaket vil dog gi bedre vektning mellom to områder som karakteriseres som like.

¹ Innsatsturer kjøres kun i rushtimene og på kortere strekninger enn hovedturer. På Linje 1 (Lund-Heimdal – Tillerterminalen -sentrum -Strindheim-Ranheim) er det innsatsturer på strekningen Tillerterminalen -Strindheim. Innsatsturene sikrer kapasitet og 5 minutters frekvens på linje 1 i rushtid på strekningen.

Linje 43 Blakli – Voll, legges ned	Linje 43 er i dag satt opp mellom Blakli og Voll via Steinan i påvente av forlengelse av linje 11. Linjen kan tas ut i sin helhet for å tilgjengeliggjøre materiell til annen bruk. Frigjør én 12m normalbuss.	- Strekningen Blakli – Steinan står uten tilbud. I tillegg står Bergheim snuplass uten tilbud. - Risikoen vurderes som lav/middels. Linjen har lavt belegg, men områdene har vært betent i kollektivsammenheng.
Redusere frekvens linje 16, Flatåsen, Heimdal - Tiller	Linjen er viktig i nettverket, men har per i dag lavt belegg. Tiltaket reduserer frekvensen på linjen for å tilgjengeliggjøre materiell til annen bruk. Frigjør 3 stk 12 m normalbuss ved halvering av tilbudet.	- Redusert frekvens gir dårligere tilbud og dårligere omdømme. - Risikoen vurderes som lav da linjen har lavt belegg i dag
Relokalisering vogntyper	Det er mulig å gjøre justeringer av materielltyper mellom linjer innenfor samme operatør. Flytte leddvogner til tyngre linjer og 12-metringer til linjer med lavere belegg.	- Risikoen vurderes som lav da dimensjonering tilpasses belegget. Kan likevel være krevende å gjennomføre da linjene allerede er dimensjonert ut ifra kapasitet og da materiellbytte må gjøres mellom linjer som betjenes av samme operatør

Tabell 1. Oversikt over omdisponeringstiltak som er realiserbare fra august 2024

Tabell 2 under, viser mye samtidig. I de første kolonnene vises en oversikt over antall avganger i en rushtime med over 90% full buss for ulike årstall. I siste kolonne vises anbefalte omdisponeringstiltak («omdisponering av materiell...»), samt AtB sin vurdering av behov for kapasitetsøkning framover («x nye avganger i rush...») I modelleringen er det lagt inn 5 % trafikkvekst framover, altså høyere enn de siste sju års 3,6 prosent. AtB har begrunnet valget blant annet med at:

- En eventuell kapasitetsøkning bør være robust. Det vil være svært kostbart å øke kapasiteten på et senere tidspunkt.
- Tendensen det siste året indikerer at Stor-Trondheim vil ha utfordringer med å nå nullvekstmålet framover og at det dermed er økt sannsynlighet for tiltak som øker etterspørselen etter kollektivtransport.
- Partene i Miljøpakken er ambisiøse for utviklingen av kollektivtransporten framover.

Modellering med 3,6 % trafikkøkning vil redusere behovet for nye avganger i rush og dermed redusere kostnadsanslaget noe, men forskjellen er ikke veldig stor.

	2023	2025	2027	2028	Behov for antall nye avganger per rushtime
Linje 1	0	<u>2</u>	3	6	
Linje 2	1	<u>2</u>	3	6	Omdisponering av materiell 3 nye avganger per rushtime i hver retning
Linje 3	1	<u>3</u>	4	6	4 nye avganger per rushtime i hver retning
Linje 10	1	1	2	3	2 nye avganger per rushtime i hver retning
Linje 11	2	<u>4</u>	6	7	6 nye avganger per rushtime i hver retning
Linje 12	0	1	2	2	
Linje 13	1	1	1	2	
Linje 14	0	0	2	2	
Linje 22	0	<u>2</u>	3	4	Økt frekvens på linje 11 støtter tunge befolkningsområder på linje 22
Linje 15	0	1	1	2	3 nye avganger per rushtime i hver retning
Linje 16	0	0	1	1	
Linje 20	0	0	1	1	
Linje 21	2	1	1	1	Omdisponering av materiell fra L43
Linje 23	3	<u>4</u>	4	5	Omdisponering av materiell fra L16
Linje 24	2	3	4	5	Omdisponering av materiell fra L16
Linje 25	1	2	2	2	2 nye avganger per rushtime i hver retning
Linje 28	1	1	1	1	Omdisponering av materiell fra L41
Linje 70	0	1	1	1	
Linje 75	1	1	1	1	
Linje 79	1	1	2	2	1 nye avganger per rushtime i hver retning

Tabell 2. Oversikt over antall avganger i en rushtime med over 90 % full buss, samt anbefalte omdisponeringer og behov for nye avganger i rush.

Toget sin rolle i kollektivtilbudet

Trønderbanen fikk i løpet av 2022 økt sin kapasitet per avgang med 12 nye togsett med mer enn dobbel kapasitet. Hovedtrekkene ved dagens ruteplan vil med stor sannsynlighet ligge fast frem til minimum desember 2027 – som Jernbanedirektoratet har formidlet som tidligste tidspunkt for innføring av to tog i timen. Dermed fikk toget styrket sin rolle i kollektivsystemet, særlig for reisende fra nabokommunene i 2022.

Tall fra SJ Norge viser at det har vært positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I januar 2023 var det foretatt nærmere 150 000 reiser og 75 000 (50%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar 2019 er det en økning på 12 prosent på Trønderbanen. Vi kan forvente at utvidet sone A, utvidet takstsamarbeid med SJ og doblet kapasitet vil bidra til at jernbanen har god utvikling framover, men så lenge togets frekvens i hovedsak en avgang i timen, er togets potensial for trafikkvekst ikke utnyttet.

Kapasitetsutvidelse og kostnader

AtB sine utredninger estimerer at en kapasitetsøkning vil innebære en ekstrakostnad på 70 – 100 millioner årlig i hele handlingsprogramperioden.

Merkostnadene er justert for en forventet økning i reisevolum og dermed billettinntekt når tilbudet øker. Uten denne justeringen ville merkostnaden vært rundt 150 millioner NOK årlig. Tiltaket forutsetter økt tilbud ikke bare i rush, siden det ville medført redusert antall hele stillinger og økte rekrutteringsutfordringer for selskapene. Utvidet tilbud utover rush, kommer vi tilbake til under *Tilbudsutvikling* som del av forslag presentert i Handlingsprogrammet for Miljøpakken 2024 – 2027.

Kontrakter og justeringer

AtBs kontrakter med Vy Buss og Tide Buss kan justeres for inntil +30%, og per dagens dato vurderer AtB at disse kan økes samlet ca 250 mill/år.

- Justeringene gjøres ved økning/reduksjon i omfanget av rutekilometer og rutetimer.
- Selskapet får kompensert for antall busser i daglig produksjon som en konsekvens av produksjon.
- Pris for rutetimer dekker lønnskostnader for sjåfører, administrasjon og trafikkledelse.
- Pris for rutekilometer dekker kostnader knyttet til drivstoff, vedlikehold, avgifter og øvrige kostnader.
- Pris for vognkostnader dekker kapitalkostnader for vogn i rute. AtBs erfaring er at selskapene vekter disse noe ulikt i sine enhetspriser som representerer selskapets risikovurdering for kontraktsperioden.

Det ligger en del usikkerheter i AtB sine anslag:

- Vognbehovet vil først være sikkert når produksjonsbehovet er planlagt av operatør
- Den generelle kostnadsveksten kan utfordre enhetspriser som er gitt
- Endringene er lagt opp til rushtid, men det er likevel behov for å balansere driften på normal-/lavtrafikk
- Operatør kan motsette seg bestilling av busser med konvensjonell energibærer i forkant av forskriftsendring/sent i kontraktsløpet.

Sjåførmangel og kapasitetsutvidelse

Sjåførsituasjonen fremover kan bli krevende. Det er igangsatt endel tiltak som samarbeid med Nav og tiltak mot ungdom, vervekampanjer og mulig utenlandsk rekruttering. Dagens utfordring er å rekruttere unge til et yrke med delt arbeidsdag. En skjev produksjon med mange sjåfører i arbeid for å dekke rushtiden gir flere delte skift og flere %-stillinger som viser seg vanskelig å bekle. Skifttillegget gir også økte kostnader for selskapene, og en skjev produksjon med høyt ressursuttak av busser og sjåfører i rushtiden, og lavt uttak på normal-/lavtrafikk vil utfordre forutsetningene for enhetsprisene.

Konsekvenser for infrastruktur

Flere busser vil utfordre infrastrukturen, kanskje særlig på depot og ladekapasitet om elektriske busser velges. Arbeidet framover vil måtte analysere utfordringer og muligheter nøye, så nødvendige tiltak og kostnader er godt kjent ved beslutning. Så langt har AtB synliggjort følgende utfordringer:

Depot: På depotene er det begrenset plass.

- På Sandmoen depot har AtB estimert behovet til:
 - 5 stk. 24m busser
 - 1 leddbuss 18m
 - 6 stk. 12 m busser.

Det er plass til det kalkulerte behovet en økt produksjon vil gi.

- På Sorgenfri depot har AtB estimert behovet til:
 - 3 stk. 24 m busser
 - 7 stk. leddbuss 18m
 - 2 stk. 12m busser elektriske.
 - 1 stk. 12m buss.

Ved Sorgenfri depot vil det ikke være plass til å dekke en økt produksjon tilsvarende behov for bussoppstillingsplasser. Det er ingen ledig kapasitet gitt dagens situasjon. Ved å rive karosseriverkstedet kan man få plass til noen leddbuss eller 12m busser eller en mix av disse.

For begge depot gjelder en begrensning i tilgjengelig nettkapasitet ved innføring av flere elektriske busser. Best tilgjengelig kapasitet er det på Sandmoen, men der er det også størst rift om den tilgjengelige kapasiteten i området. Ledig kapasitet prioriteres av netteier og det må evt søkes om tilgjengelighet til ledig kapasitet.

Drøftinger

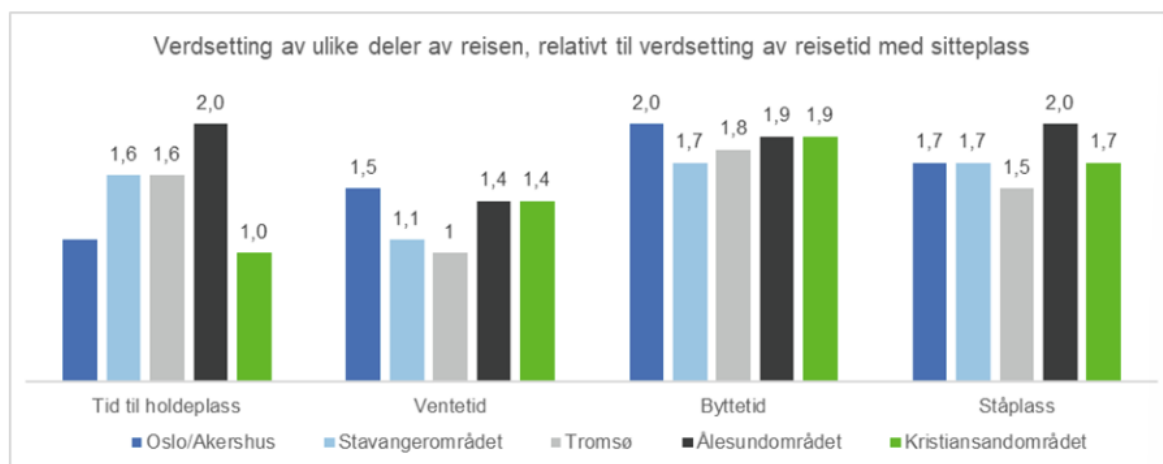
Faktorer som påvirker reisevaner

Kunnskap om hvordan trafikantene vektlegger ulike sider ved kollektivtilbudet er viktig for å kunne utvikle et kollektivtilbud som oppleves best mulig for trafikantene for at disse skal velge bort bilreiser til fordel for kollektivtilbud (eller sykkel og gange). Undersøkelser viser at potensielle kollektivtrafikanter har en høyere verdsetting av reisetid enn dagens kollektivtrafikanter, dvs har en høyere preferanse for å komme fort frem enn det dagens kollektivtrafikanter har². Hvordan de ulike reiseelementene er vektlagt i forhold til selve reisetiden varierer fra område til område, og avhenger av kundesammensetning og kvaliteten på tilbudet. Trondheimsregionen var dessverre ikke med i studien som figur 4 er hentet fra.

Figur 4 viser at de fleste elementene har en verdi over 1,0, dvs en relativt sett høyere verdsetting enn reisetiden med sitteplass. Ståplass, og tiden det tar å bytte transportmiddel er vektet høyt i alle byområder noe som betyr at det er

² [Utvikling av rutetilbud, Urbanet \(2020\)](#)

viktig å ha god kapasitet på transportmidlene, og å jobbe for best mulig koordinering i byttepunkter.



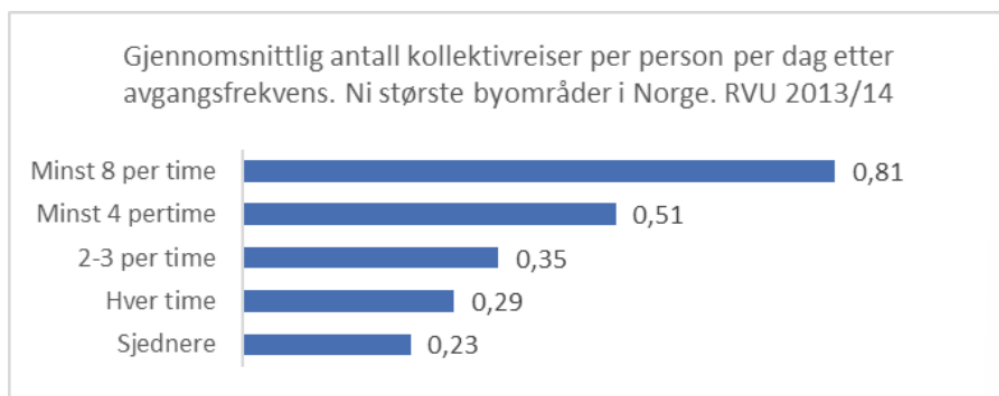
Figur 4. Kollektivtrafikanteres verdsetting av ulike reiseelementer (vektet relativt til reisetid om bord med sitteplass). Kilde: Ellis og Øvrum 2014.

En masteroppgave fra 2016 fra NTNU³ gjennomførte en empirisk undersøkelse av hvilke faktorer som påvirker etterspørselen etter kollektivtransport i Trondheim. Undersøkelsen fant at reisende med enkeltbillett er marginale reisende som reagerer på flere faktorer enn reisende med periodebillett. Blant annet har billettpris og kostnaden ved bilbruk større betydning for etterspørselen etter reiser med enkeltbillett enn periodebillett. Også forsinkelser og frakjøringer har betydning for etterspørselen etter kollektivtransport. Undersøkelsen viste at høyt driftsavvik på busstilbudet overskygger betydningen av egenprisen, mens lavt driftsavvik gjør reisende mer følsomme overfor endringer i billettprisen.

Frekvens

Flere studier viser at frekvens betyr svært mye for bruken av kollektivtilbudet. Økt frekvens oppgis som et av de viktigste tiltakene for å forbedre tilbudet (Kjørstad og Norheim 2005; Balcombe (red) m.fl. 2004; Ruud m.fl. 2010). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Norge i 2013/14 viser en klar sammenheng mellom antall avganger og antall kollektivreiser, se figur 5.

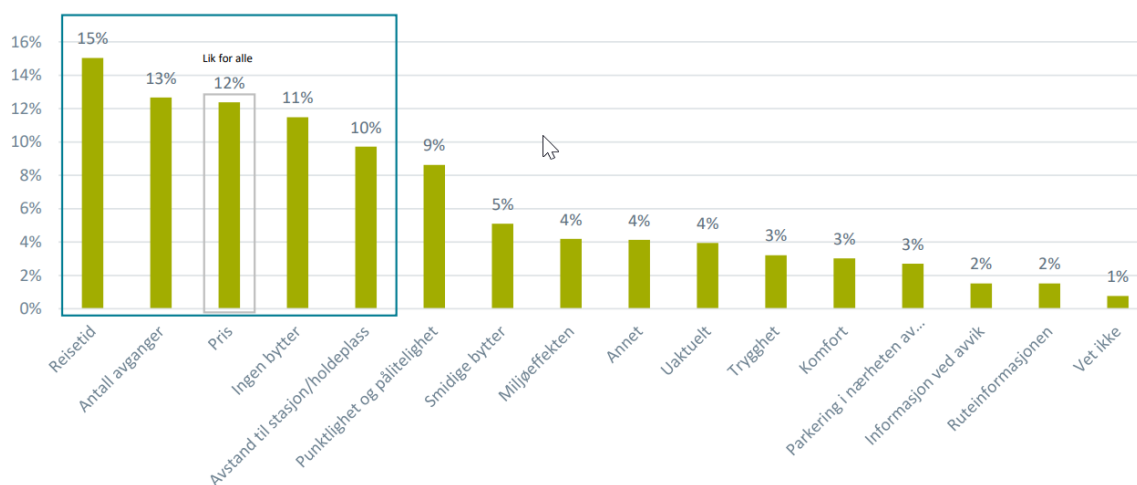
³ [En empirisk undersøkelse av hvilke faktorer som påvirker etterspørselen etter kollektivtransport i Trondheim \(2016\)](#)



Figur 5. Gjennomsnittlig antall kollektivreiser per person per dag i de ni største byene i Norge etter antall avganger på den holdeplassen som oftest brukes. Kilde: RVU 2013/14, eget datauttak.

Bydelsanalysen som ble gjennomført av AtB i 2020-2022 viste også at reisetid var den viktigste faktoren for kundene på spørsmål om de ville velge å reise kollektivt foran bilen. Frekvens var tidligere den viktigste faktoren, men ettersom de fleste i Trondheim nå har høy frekvens, får andre faktorer som reisetid, pris, (smidige) overganger og avstand til holdeplass større plass i valget mellom bil og buss. Resultatene er gjengitt i figur 6 nedenfor

Hva er viktigst for kunden?



Figur 6. Hvordan prioriterer kundene ulike reise-egenskaper. Kilde: AtB: Bydelsanalyser 2022'

Kundene i Trondheim uttrykker at én avgang hvert 15. minutt oppleves som godt, men i sentrale bydeler forventes enda høyere frekvens. Det er flere bydeler som i dag ikke har 15-minutters frekvens på hverdager i rush. Ved overgang på reisen vil lavere frekvens oppleves som mer sårbart og uforutsigbart for kunden, og reisetiden vil øke. Dette er faktorer som taler for at flytting av materiell med redusert frekvens på ruter der materiellet hentes fra, kan bidra til negativ utvikling på antall kollektivreisende og dermed i strid med målene i Miljøpakken.

Fremkommelighet

God fremkommelighet er et av de mest effektive tiltakene for et bedre kollektivtilbud og for å styrke konkurranseforholdet mellom buss og privatbil⁴. Bedre fremkommelighet har ikke bare effekt på trafikanntnytt og kan gi økt etterspørsel etter kollektivreiser, men har også stor betydning for kostnadene ved å drifte tilbudet. Bedret fremkommelighet for buss og trikk er blant de mest lønnsomme tiltakene. Analyser viser at 10 prosent økt hastighet kan gi omtrent 9 prosent reduserte kostnader for kollektivtransporten (Kjørstad m.fl. 2014). Fremkommelighet er et mer langsiktig tiltak som Miljøpakken må arbeide kontinuerlig med, og særlig inn mot nytt anbud og rutestruktur fra 2029.

Takster

Takster er også et av tiltakene som inngår i kvaliteten på kollektivtilbudet og faktorer som påvirker reisevaner og muligheter for å redusere behov for økt kapasitet i rushtimene. *Tidsdifferensierte takster* er en av de mest effektive formene for kostnadseffektiv prising. Undersøkelser nasjonalt viser at rundt 45 % av alle kollektivreiser foretas i enten morgen- eller ettermiddagsrush. I tillegg betyr lavere takster mer utenfor rush enn for rushtidsreisende. Dermed gir tidsdifferensierte takster en dobbelt effekt: Både lavere kostnader og flere reisende (Betanzo m. fl.2016)⁵.

Når det gjelder takstreduksjoner viser analyser gjennomført i forbindelse med to større forskningsprosjekter (STRATMOD i Norge og HUT i Sverige) at takstreduksjon som tiltak er lite effektivt for å snu den bilbaserte transportutviklingen sammenlignet med andre tiltak (Norheim m.fl. 2016a og 2016b, Betanzo og Norheim 2017), Wardman m.fl. 2018). Dette skyldes først og fremst at inntektsbortfallet gjør at kostnaden per redusert bilreise er betydelig høyere enn for mer effektive tiltak⁶. Undersøkelser viser også at prisfølsomheten for rushtidsreisende er ca halvparten av hva den er for reisende utenom rushtiden. Dette har sammenheng med reisesenes karakter. Rushtidsreiser er i hovedsak obligatoriske. De er arbeids- eller skolareiser, som er vanskeligere å endre enn reiser knyttet til fritidsaktiviteter, handling osv⁷. Om tidsdifferensierte takster tas i bruk, er det viktig å gjøre det på en måte som ikke gjør prising og betaling uoversiktlig for kunder og kontrollører.

Omdisponering av materiell og bruk av tog.

Det er vurdert omdisponering av materiell (tabell 1 og 2), og inntil 5 normalbusser 12m kan omdisponeres i rushtid ved å redusere tilbudet. Det kan også flyttes materiell av mindre størrelse inn på avganger med assistansebehov (leddbusser på metrolinje og normalbusser 12 m på leddbusslinjer). Tabellen viser at linjer som 1, 2, 3, 11, 22 og 23 allerede har kapasitetsutfordringer og vil kunne få utfordringer med å opprettholde fremtidig reisevekst i 2028 uten at det gjøres tiltak for å øke kapasiteten i linjene.

⁴ [Fremkommelighet for kollektivtrafikk, Urbanet \(2020\)](#)

⁵ [Taksttiltak kollektivtrafikk, Urbanet \(2020\)](#)

⁶ [Taksttiltak kollektivtrafikk, Urbanet \(2020\)](#)

⁷ [Taksttiltak kollektivtrafikk, Urbanet \(2020\)](#)

Togets evne til å takle kapasitetsbehovet er vurdert på det enkelte tiltak. Ut fra signaler fra SJ Nord og Bane NOR er dagens rutetabell er lagt til grunn. Dagens rutetabell vil trolig bli stående frem til desember 2027 og forventet ferdigstilling av to tog i timen. Toget er særlig viktig for å øke kapasiteten for reiser mellom Trondheim og randkommuner.

Tidspunkt for innføring av nytt materiell og avskrivninger.

I forarbeidet til gjeldende anbud ble det gjort vurderinger av kostnader ved å øke kapasitet i løpet av perioden for å unngå at en fikk en stor overkapasitet ved oppstarten av anbudet. I vurderingene kom en frem til at det ville være hensiktsmessig sett i forhold til kostnader med innføring av nytt materiell og forventet passasjervekst å øke kapasitet fra 2024.

VM på ski i Trondheim 2025.

Det pågår fortsatt diskusjoner om hvem som skal ha ansvaret for persontransporten under ski-VM, og det er en stor sannsynlighet for at AtB vil få ansvaret på oppdrag fra VM-organisasjonen om å organisere store deler av denne. Det vil derfor være svært formålstjenlig at økt kapasitet i 2025 er på plass fra januar og ikke fra august, som vil være følgen av om en velger å utsette spørsmålet om økt kapasitet til den ordinære behandlingen av Handlingsprogrammet for 2024 – 2027.

Nasjonale føringer

I tiden fremover forventer fylkeskommunen at det vil stilles strengere krav for å øke andelen reiser med kollektivtrafikk, gående og syklende og redusere bilreiser for å nå nullvekstmålet. Som del av prioriteringsoppdraget til transportvirksomhetene fra Samferdsels- og Næringsdepartementet for Nasjonal transportplan 2025 – 2036, har det blitt utarbeidet en større klimarapport og en egen utredning om byvekstavtalene. Transportetatene foreslår at dagens byvekstavtaler videreføres i planperioden (til 2036), og de foreslår at det satses på følgende tiltak:

- Økte restriksjoner på bilbruk.
- Økte restriksjoner på parkering.
- Enda sterkere satsning på fortetting og konsentrert arealutvikling.
- Statlig arealbruk som påvirker nullvekstmålet.
- Endre innretning på tilskuddsordninger. (Endre tilskudd til å redusere bomtakster til tilskudd som understøtter tiltak som fremmer kollektiv, sykkel og gange).

I tillegg utredes videre tiltak som å endre prising i kollektivtransporten med mål om å flytte mer transport utenom rushtid. Dette viser at det er en forventning fra statens side om å øke andelen kollektivreiser, og at det vil bli krav om at det innføres ytterligere tiltak for å begrense bilbruken i byområdene. Disse tiltakene kan være nødvendige også for at Miljøpakken når nullvekstmålet. På bakgrunn av dette mener fylkeskommunen at det kan være gode grunner for å være i

forkant med bestillinger av økt kapasitet for å være i posisjon til kommende krav – blant annet som oppfølging av NTP vedtatt våren 2024.

Det gjenstår en del utredningsarbeid som bør utføres i tett samspill mellom partene, blant annet:

- Depot: hva er kostnadene og mulighetene for å legge til rette for økt kapasitet på Sorgenfri, herunder avklaring av muligheter og ev. kostnader for å rive karosseriverkstedet eid av Trondheim kommune?
- Hvilke muligheter og begrensinger har alternative eller supplerende strategier for å håndtere trengsel, herunder endret prising i kollektivtransporten med mål om å flytte mer transport utenom rushtid, dvs fra det tidsrommet trengsel er et problem.
- Hvilket ambisjonsnivå for kollektivtransporten skal en kapasitetsutvidelse dimensjoneres for?
- Hvilket materiell skal bestilles (el/ikke el); får vi tildelt nødvendig nettkapasitet og til hvilken tid og kostnad?
- Finnes det litteratur som har vurdert avvisningseffekter av ulike trengselsnivå?

Forslag til vedtak:

Programrådet ber fylkeskommunen utarbeide beslutningsgrunnlag for mulig utvidelse av kapasitet i kollektivtrafikken, og for endelig beslutning i kontaktutvalget høsten 2023. En behandling tidligere enn det ordinære løpet for arbeidet med handlingsplan for Miljøpakken for 2024 – 2027 vil være nødvendig for å gjøre tilleggskapasitet tilgjengelig til VM 2025.