

Rejsebrev fra Trondheim

december 2024

Af: Jonas Hareide Andreasen

Dette er andet af to rejsebrev, hvor jeg fortæller om mit udlandsophold i Trondheim Norge.

Projektet, jeg arbejder på med NIRAS, fokuserer primært på den kollektive trafik i byen. Jeg har vurderet bussernes fremkommelighed langs kollektivfelterne/busbanerne. Disse felter er meget udbredte i flere af Norges større byer, hvor det i over 10 år har været tilladt for elbiler at benytte dem. Dette initiativ blev indført for at gøre elbiler mere attraktive. Derudover er der flere væsentlige fordele ved elbiler, såsom reduceret afgift, lavere bompunge, gratis eller reduceret færgepris og gratis parkering.¹

Disse betydelige fordele har resulteret i, at 96,4% af nyregistrerede biler i Norge i september 2024 var elektriske², en tendens der har været stigende gennem mange år. Til sammenligning er det tilsvarende tal i Danmark kun 57,1%³.

Dette har ført til trængsel på kollektivfelterne, hvilket har påvirket bussernes ruteplaner negativt. Derfor

besluttede Trøndelags Fylkesting politisk i slutningen af 2023, at elbiler ikke længere må benytte kollektivfelterne for at forbedre bussernes fremkommelighed. Fra midten af august i år blev det derfor forbudt for elbiler at køre i kollektivfelterne.

Selv hvis gevinsten ved at fjerne elbiler fra kollektivfelterne kan være lille, kan det værdipolitisk være en god måde at nærme sig Norges ambitiøse Nullvekstmål. Målet er her, at alle fremtidige transportturer i hele landet skal ske uden brug af bil. Ved at gøre det mindre attraktivt at vælge bilen, kan flere i fremtiden vælge alternative transportmidler.

For da at undersøge hvad effekt det så har haft på busserne, har jeg analyseret om busserne oplever en forbedring i fremkommeligheden, dette langs de strækninger hvor der er kollektivfelter i Trondheim. Derudover har jeg estimeret gevinsten både i sekunder og fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

Som nævnt i mit sidste rejsebrev, har jeg fulgt kurset "Omkostninger og nytte ved infrastrukturanlæg" på Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet (NTNU). Kurset fokuserede på at vurdere de samfundsøkonomiske perspektiver i forskellige scenarier. Først og fremmest undersøgte vi sammenhængen mellem udbud og efterspørgsel og hvordan forskellige faktorer kan påvirke balancen mellem disse. Vi arbejdede også med Benefit-Cost Analyser (BCA) og Life Cycle Cost Analyser (LCCA), som kan bruges til at vurdere de økonomiske omkostninger ved forskellige projektoptioner, så



Billede af kollektivfelt i Trondheim

¹ [Norge er elektrisk - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

² [Elbilstatistikken viser nyeste tall for elbiler i Norge – SSB](#)

³ [Nyregistrerede og brugte biler - Danmarks Statistik](#)

beslutningstagere har et bedre grundlag for deres valg. Endelig gennemgik vi sandsynlighedskurver og usikkerhedsprofiler for projekter, hvilket hjælper med at inkludere sandsynligheden for afvigelser i projektkostningerne.

Nogle af de metoder og overvejelser af om samfundsøkonomiske omkostninger vil jeg kunne anvende direkte i projektet, men vil øvrige kompetencer vil sikkert komme til nytte i fremtidigt arbejde.

Udover forelæsningerne havde jeg også fornøjelsen af at deltage i et fagseminar med titlen "Ved vi hvad det koster, når det går galt?". Seminaret blev arrangeret af brancheforeningen Konnekt, som er etableret af Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen, der svarer til Banedanmark og Vejdirektoratet i Danmark. Seminaret diskuterede de samfundsøkonomiske konsekvenser af flere kritiske hændelser, der fornyelig har påvirket den offentlige infrastruktur i Norge.

En af de store hændelser som var diskuteret til fagseminaret, var da Randkleiv broen blev ødelagt under stormen Hans i august 2023. Randkleiv broen er en del af Dovrebanen, den primære jernbanestrækning mellem Oslo og Trondheim. Dette førte til, at togbusser måtte indsættes på strækningen, og al godstransport blev omlagt til Rørosbanen. En udfordring ved dette er, at Rørosbanen ikke er elektrificeret, mens Dovrebanen er. Flere år senere har dette stadig konsekvenser, da meget af godstransporten, der blev omlagt til lastbiler som reaktion på uheldet, endnu ikke er vendt tilbage til jernbanen.

Derudover blev det også diskuteret, hvordan kompensationerne for klimaforårsagede ulykker skal beregnes i fremtiden, da frekvensen af uheld er stigende. De seneste somre har store regnmængder forårsaget oversvømmelser på veje i Norge, hvilket også har nået nyhederne i Danmark.

At være udstationeret i Norge har givet mig ny viden og mod på at arbejde på projekter på tværs af landegrænser. Dette har også bidraget til en dybere forståelse af Norge. Forhåbentlig kan norske perspektiver i fremtiden være nyttige, efterhånden som landegrænser bliver mindre relevante, og projekternes fagpersoner i stigende grad kommer fra hele verden.

Jeg vil også nævne, at jeg har brugt noget af min tid på at opleve den norske kultur. I efterårsferien tog jeg en tur til Oslo, hvor jeg mødtes med nogle studiekammerater fra Aalborg Universitet. Sammen udforskede vi Norges hovedstad. Vi rejste med sporvogn, deltog i en koncert med kendingsmelodier fra forskellige film og besøgte Holmenkollen.



Fra venstre Marius, Jonas, Steffen og Vergil ved det kongelige slot i Oslo