



# Ferjefri E39

[vegvesen.no/ferjefriE39](http://vegvesen.no/ferjefriE39)

I 2016 ble en utbedret og ferjefri E39 beregnet til å koste 340 milliarder kroner. Av denne summen er om lag 30 mrd. beregnet til arbeider i/rundt byene langs strekningen. Beløpet skal også dekke de 10 store fjordkrysningene som skal erstatte dagens 7 ferjestrekninger på E39.

- Målet om utbedret og ferjefri E39 gjentas i NTP 2018-2029
- Prosjektet er gradvis blitt utviklet fra det opprinnelige i takt med at nye forventninger om sikkerhetskrav, bedre vegstandard og ambisjon om høyere fart.

I overslaget fra 2016 er alle fjordkrysningene tatt med, samt utbedringene på land og kostnader inn mot og gjennom byene. Sognefjorden var ikke med i de første beregningene, det gjelder også de omfattende byprosjektene i Stavanger og Bergen.

I utgangspunktet var målet å redusere reisetiden med sju til åtte timer. Ved å øke standarden og dermed også hastigheten, vil reisetiden reduseres med over 10 timer -altså en halvering av dagens reisetid på 21 timer.

- Utgiftene til godstransport på strekningen vil halveres når E39 er ferdig utbygd og bompengerperioden er avsluttet.
- Samfunnsøkonomiske beregninger viser at å bygge ut en effektiv E39 på Vestlandet, gir økonomiske effekter over hele landet, og spesielt i Oslo og Akershus.

## MÅL

Utbedret og ferjefri E39 vil halvere reisetiden mellom Kristiansand og Trondheim, og forkorte reisetiden mellom andre byer på strekningen. Ferjestrekninger skal erstattes med bruer og tunneler.

## Bakgrunnsinformasjon

Estimatet for byggingen av en 1100 kilometer lang utbedret og ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim inkluderer også 50 milliarder i strekningen Kristiansand - Ålgård som Nye Veier A/S har ansvar for. Kostnadsoverslagene blir stadig mer presise og i noen tilfeller justert på grunn av ny kunnskap om lokale forhold og ønsker om lokal tilpasning. Siden de første overslagene for den samla strekningen ble lagt fram er momsfrirket for veg fjernet (1. januar 2013). Statens vegvesen har de siste årene hatt et omfattende arbeid med å utvikle teknologi for en optimal gjennomføring av prosjektet. Hittil har vi redusert kostnadene vesentlig på flere prosjekter, fordi ny teknologi og økt kunnskap om grunnforhold og vindlaster har gjort det mulig å optimalisere konstruksjonene. Arbeidet med kostnadskutt er en kontinuerlig prosess og vil pågå fram til bygging.



Det langsiktige målet er at hele E39 skal være møtefri (firefelts motorveg eller to-/trefeltsveg med midtrekkverk). Strekningene mellom Kristiansand og Bergen, og Ålesund-Molde, planlegges for motorvegstandard med firefelts veg. Økt fart på vegen krever en høyere standard og lengre sikt, altså en «stivere linjeføring». Kravet til sikt gir endring i brulengder og tunnelbredder, samt at det fører til større skjæringer og fyllinger. Dermed blir vegen og enkelte konstruksjoner dyrere.

Vi har fått økte krav til fremkommelighet for båter (seilingshøyde). I tillegg har noen planlagte dagsoner blitt omgjort til tunneler pga. miljøhensyn og hensynet til eksisterende bebyggelse.

Vi vurderer alternative utbyggingsstrategier, for eksempel trinnvis utbygging. Det er mulig å bygge en lavere standard på landstrekningene mellom fjordene, og øke standarden når trafikkgrunnlaget øker. Vi vurderer dette for å redusere investeringene, selv om det innebærer en lengre byggeperiode før den samla strekningen blir «komplett». Strekningene som utløser størst samfunnsnytte blir prioritert først.

(Kilder: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ferjefrieE39/rapportar>)