



# Lønnsomhet for personbiler

Oktober 2018



Foto: Statens Vegvesen

Realisering av Ferjefri E39 vil redusere reisetiden fra Kristiansand til Trondheim til omtrent 11 timer. Strekningen blir nesten 50 kilometer kortere og vil avløse sju ferjesamband. Reduksjonen i avstand, reisetid og økt vegstandard vil redusere kjørekostnaden og tidskostnaden for personbiler, mens kostnaden til bompenger vil øke midlertidig i bompengerperioden. Totalt sett vil kostnadsnivået for personbiler ved ferjefri og utbedret E39 ligge på samme nivå som i dag. Etter utløp av bompengerperiodene på hele strekningen vil kostnaden for personbiler være omtrent halvert i forhold til dagens nivå.

## Forutsetninger

Det ligger en rekke forutsetninger til grunn for eksemplene, og det presenterte kostnadsbildet vil endre seg i takt med forutsetningene og valgt strekning. Det er forutsatt fartsgrense 100/90 km/t for personbiler langs hele strekningen. Tidskostnadene for fritidsreiser og reiser til og fra arbeid er basert på spørreundersøkelser som klarlegger trafikantenes betalingsvillighet for å spare reisetid.

Tidsverdiene er fastsatt på grunnlag av en større norsk tidsverdiundersøkelse (Ramjerdi m.fl. 2010). Tidsverdiene er nasjonale gjennomsnittsverdier (kr/person/time) og varierer med reiselengde, reisehensikt, transportmiddel og tilbringer og ventetid for kollektivreiser.

## 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.

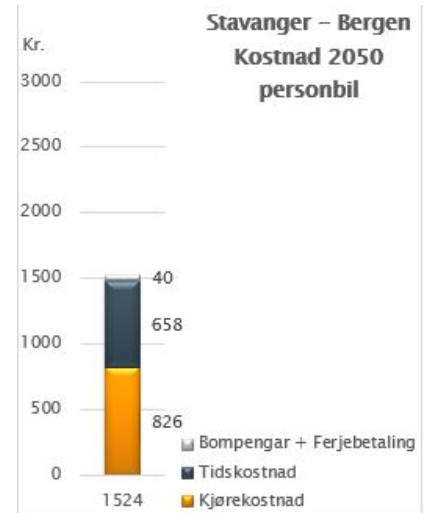
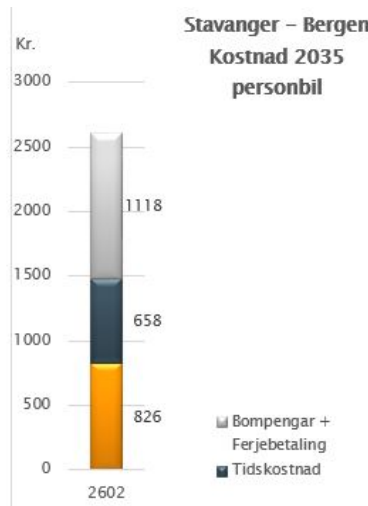
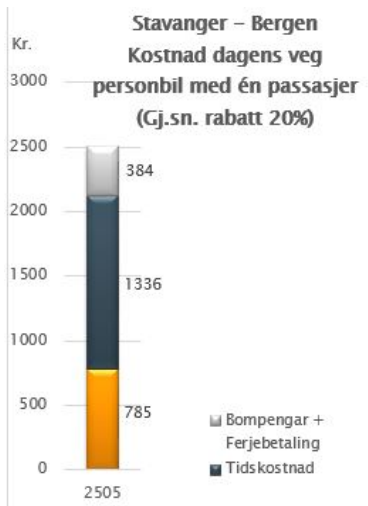
Bompengekostnaden i eksemplene på baksiden av arket tar utgangspunkt i personbil med én passasjer for dagens situasjon, mens passasjerene vil være inkludert i bompengetaksten i fremtiden (AutoPASS).

Distanseavhengige kjøretøykostnader omfatter kostnader til drivstoff, olje og dekk, reparasjoner og vedlikehold samt distanseavhengige avskrivninger. Størrelsen på de ulike kostnadskomponentene varierer for ulike typer kjøretøy. Metodikken forholder seg til lette og tunge kjøretøy. Kjøretøy med tillatt totalvekt på mer enn 3,5 tonn er definert som tunge.

Drivstoffbruket for de aktuelle kjøretøytyper beregnes som funksjon av blant annet hastighet, kurvatur og stigningsforhold. For lette kjøretøy er beregningene basert på en fordeling mellom diesel- og bensinbiler. Metodikken for beregning både av drivstoff og utslipp for kjøretøyparken inneholder prognoser for framtidig forbruk. De øvrige kjøretøykostnadene blir beregnet på kilometerbasis på grunnlag av utkjørt distanse.

Kilder: Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39 – Statens vegvesen Håndbok V712 – Konsekvensanalyser – Statens vegvesen

## Eksempel kostnader Stavanger - Bergen



## Eksempel kostnader Ålesund-Molde

