



Ferjefri E39: Transport- og samfunnsøkonomiske beregninger



Statens vegvesen

Oktober 2019

På oppdrag fra Statens vegvesen har TØI gjort beregninger av transportmessige og samfunnsøkonomiske effekter av utbedret og ferjefri E39.

I og med at utbedring av strekningen Kristiansand-Ålgård samt kryssing av Boknafjorden ved Rogfast ligger inne i NTPs referanse, så er det utbedring av strekningen fra nord for Boknafjorden til Trondheim det er beregnet effekter for.

Beregningene er gjort for 2050 ved bruk av transportvirksomhetenes modellverktøy*. Beregningene bygger på flere forutsetninger som påvirker trafikkomfanget, f.eks.:

- I referansealternativet er det forutsatt 2019-frekvens på ferjene.

- Utbedret veg gir høyere hastighet for personbiler, mens godsbilene ikke får samme tidsgevinst på grunn av lavere tillatt fart for tunge biler.

- Det er ikke beregnet med bompenger, eneste unntaket er bomringer i byene.

- Ca. 95% andel elbiler i 2050, med kilometerkostnader som dagens elbiler.

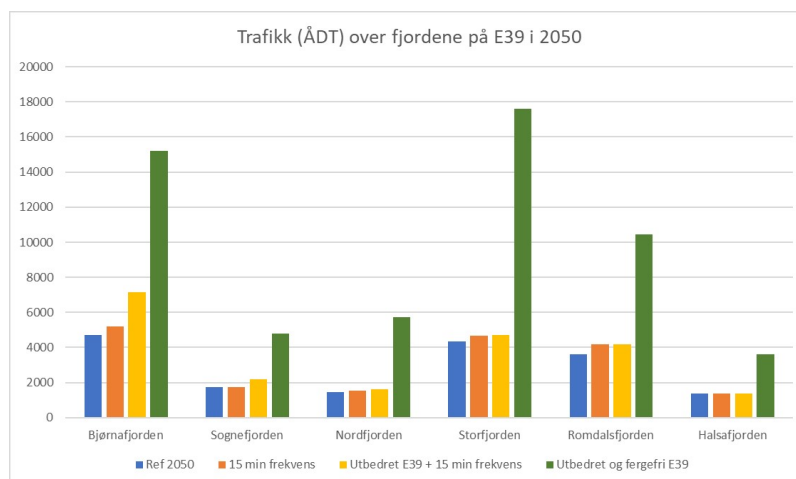
- Fremtidige teknologiske løsninger er ikke inkludert (eks. autonome kjøretøy/ferjer).

Tidsverdiene (som brukes som grunnlag for nytteberegning) er basert på siste tidsverdiundersøkelse (Halse m.fl. 2019).

I tillegg til beregningene av utbedret og ferjefri E39 er det også gjort en beregning av høyere frekvens (15 minutter mellom avgangene) på ferjestrekningene; E39 Halhjem-Sandvikvåg (Bjørnafjorden), E39 Anda-Lote (Nordfjorden), E39 Festøya-Solavågen (Storfjorden) og E39 Vestnes-Molde (Romsdalsfjorden).

Alternativet med økt frekvens er både kjørt i kombinasjon med utbedret veg mellom ferjene og som en isolert forbedring. I løpet av 2021 vil alle ferjer langs E39 ha 15/20 minutters frekvens.

Trafikkøkning på fjordkryssingene



Når vegprosjekter beregnes i transportmodellene får man ulike tilpasninger fra trafikantene; ved at det gjøres flere reiser enn før, man reiser til andre steder enn tidligere og man kan endre rutevalg på en gitt reise.

Utbedret og ferjefri E39 innebærer store endringer i tid og kostnad for mange reiser, som vil påvirke både totalt trafikkomfang og hvor trafikken går.

Beregnet økning i personbiltrafikken på hver av fjordkryssingene er vist i det følgende, både i alternativ med økt ferjefrekvens (gjelder ikke Sognefjorden og Halsafjorden) og ved utbedret og ferjefri E39. ÅDT i alternativ med ferje gjelder på selve ferjeoverfarten mens det ved fast forbindelse gjelder på vegen som erstatter fergen (som ikke alltid er samme sted).

Trafikkveksten over fjordene øker mest når vegen gjøres ferjefri. For Bjørnafjorden gir utbedret veg på land en betydelig trafikkvekst over fjorden.

Ambisjon

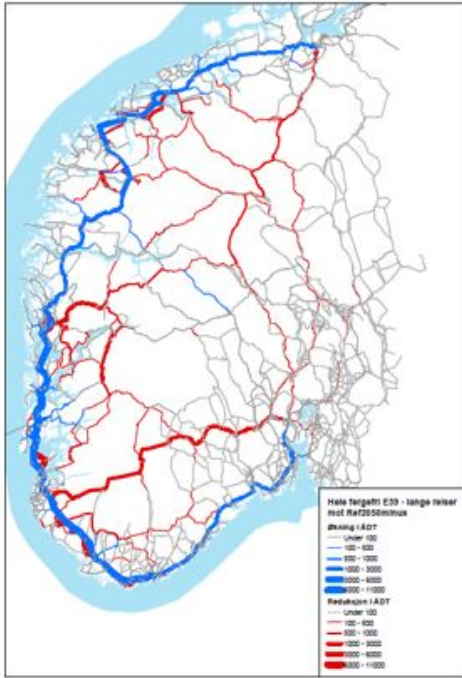
Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen med en opprustet og ferjefri E39. Store næringslivsregioner og bo-, arbeids- og servicemarkeder vil bli knyttet sammen og vil gi et bedre grunnlag for å utvikle Norges største eksportregion.

*NTM6 (for lange reiser), RTM (korte reiser) og NGM (godstransport).

Mer informasjon: vegvesen.no/ferjefrie39

Trafikale effekter

I tillegg til lokale effekter på Vestlandet, vil ferjefri E39 også kunne føre til at trafikk som i dag kjører via Østlandet endrer sitt vegvalg. Følgende plott viser hvordan lange reiser (over 7 mil) fører til økt trafikk langs med E39 (blått) og noe redusert trafikk andre steder i landet (rødt).



Figuren viser forskjellen mellom 2050 uten utbygging på E39 og 2050 med utbedret og ferjefri E39.

For lange reiser med personbil beregnes en økning i kjøretøykilometer på 18 % i fylkene nord på Vestlandet og 10 % i Hordaland ved utbedret og ferjefri veg forutsatt nedbetalte bompenger.

Det beregnes en viss nedgang i kjørte kilometer i noen Østlandsfylker, knyttet til at enkelte vegvalg som før gikk via Østlandet vil gå langs kysten når kjøretiden der reduseres kraftig.

Vi finner ikke tilsvarende overføring av trafikk fra Østlandet til Vestlandet når E39 utbedres uten at den gjøres ferjefri.

Samfunnsøkonomi

Det er også gjort en forenklet samfunnsøkonomisk beregning av utbedret og ferjefri E39, fra nord for Boknafjorden til Trondheim. Forenklet fordi det kun er prissatte konsekvenser som er tatt med, samt at det samlede prosjektområdet er så stort at Vegvesenets detaljerte nytteberegningsverktøy Effekt ikke kan benyttes.

De viktigste nytte-elementene som beregnes er såkalt trafikantnytte for person- og godstrafikken, knyttet til innspart tid og bortfall av ferjebilletter.

I noen tilfeller blir også vegen kortere med potensiell innsparing av kilometerkostnader. Eventuelle drivstoffbesparelser blir imidlertid av mindre betydning etter hvert som elbilene dominerer trafikken.

Foreløpige beregninger tyder på en netto nytte knyttet til prissatte konsekvenser ved full utbygging på -56 milliarder kroner (NNB= -0.3), under forutsetning om nedbetalte bompenger.

Alternativet med 15 minutters intervall på de fleste av fergene beregnes å ha en netto nytte på -2 milliarder (NNB= -0.3).

Det er verdt å merke seg at dette er rene beregninger med transportmodellene, med de forutsetninger som er nevnt tidligere, og uten eventuell tilleggsnytte knyttet til mernytte* eller andre forhold.

Kilde: TØI-rapport 1731/2019. Ferjefri E39: Transport- og samfunnsøkonomiske beregninger.

*Agglomerasjonseffekter ved at vi binder næringslivsregioner og bo-, arbeids- og servicemarkeder sammen.