



På oppdrag for Vestlandsrådet

Vestlandsvegen E39 – en kunnskapsoppsummering

oslo**economics**

Tittel: Vestlandsvegen E39 – en kunnskapsoppsummering

Utarbeidet av: Oslo Economics

Oppdragsgiver: Vestlandsrådet

Publisert: Mars 2026

Rapportnummer: 2026-28

Kontaktperson: Ove Skaug Halsos / Partner

E-post: osh@osloeconomics.no

Tel: +47 415 21 059

Foto/illustrasjon forside: Oslo Economics

Innhold

Sammendrag	6
1. Bakgrunn, mandat og gjennomføring	9
1.1 Bakgrunn	9
1.2 Mandat	9
1.3 Gjennomføring	9
2. Vestlandsvegen E39 - bakgrunn og status	10
2.1 Vestlandsvegen E39	10
2.2 Status i dag	13
3. Byregionene på Vestlandet	15
3.1 Bergenregionen	16
3.2 Stavangerregionen	18
3.3 Haugesundregionen	20
3.4 Ålesundregionen	22
3.5 Øvrige regioner	24
4. Samfunnsmessige konsekvenser av strategien	25
4.1 Landsdelen står overfor de samme utfordringene i dag	25
4.2 Store tidsreduksjoner for mange trafikanter gir høy samfunnsnytte	26
4.3 Vestlandet skaper store verdier	32
4.4 God mobilitet styrker bo- og arbeidsregionene	33
4.5 Klimagassutslipp, natur og miljø	37
4.6 Ambisjon krever prioritering og handling	38
4.7 Prinsipper for god prioritering av E39	39
5. Delstrekninger og prosjekter på E39	45
5.1 E39 Kristiansand – Stavanger	45
5.2 E39 Stavanger – Bergen	46
5.3 E39 Bergen – Førde	48
5.4 E39 Førde – Ålesund	49
5.5 E39 Ålesund – Trondheim	50
6. Flere E39-prosjekter har positiv nettonytte	53
7. Stramme prioriteringer for å realisere gevinster	56
8. Referanser	57

Vestlandsvegen E39

En ambisiøs samferdselsatsning

En fullstendig realisering av Vestlandsvegen E39 innebærer å erstatte dagens syv ferjesamband med fast vegforbindelse, og øke veistandarden på veiene i mellom.



Prosjektet vil uten tvil føre til store gevinster for folk og næringsliv:



Ferjeavløsningsprosjekter fører til **uvanlig store reduksjoner i reisetid**. Det frigjør tid til fritid og arbeid. Fast veiforbindelse gir også økt frihet til å krysse fjordene.



Distrikter der reisetiden til byer er blitt kortere **blir mer robuste**. Økt tilgang til byliv og andre tjenester – som helsetilbud og kultur – bidrar til at distriktene blir mer attraktive.



Vestlandet står for store andeler av norsk eksport og verdiskaping. Et effektivt og stabilt transportsystem **legger til rette for videre vekst** for denne viktige norske landsdelen.

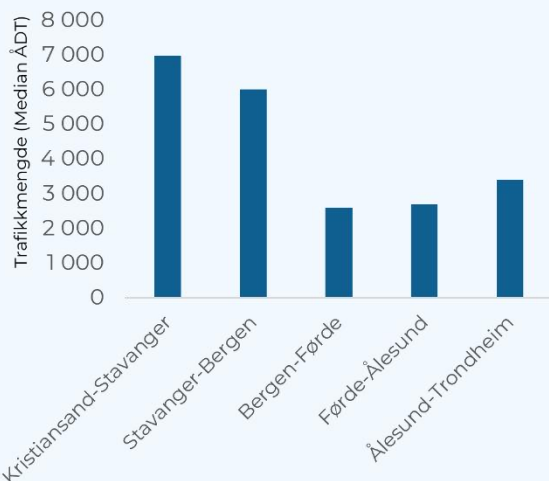


Vestlandsvegen E39 er i liten grad realisert

- Ingen ferjeavløsningsprosjekter er gjennomført, men Rogfast er vedtatt og under bygging.
- Noen andre veistrekninger er under bygging eller ferdigstilt, hovedsakelig på Sør-Vestlandet.
- Flere prosjekter ligger på is, og for noen av disse er all utredning og alt planarbeid ferdigstilt.
- De tidligere identifiserte problemene på E39 gjelder i stor grad fortsatt: lang reisetid, høye reisekostnader, lav forutsigbarhet og lav trafiksikkerhet.
- Videre fremdrift er utfordrende som følge av stor økning i byggekostnader, strammere budsjetter og bedre forståelse av negative natur- og miljøkonsekvenser.

Forbedringer mellom Kristiansand og Bergen gir nytte til mange mennesker

En viktig del av samfunnsøkonomisk nytte er antall personer som oppnår en forbedring. Det er store trafikkmengder på de delene av E39 som er sør for Bergen. Forbedringer på denne strekningen kan altså gi nytte til mange mennesker.



Fra plan til realisering – ambisjon krever prioritering og handling



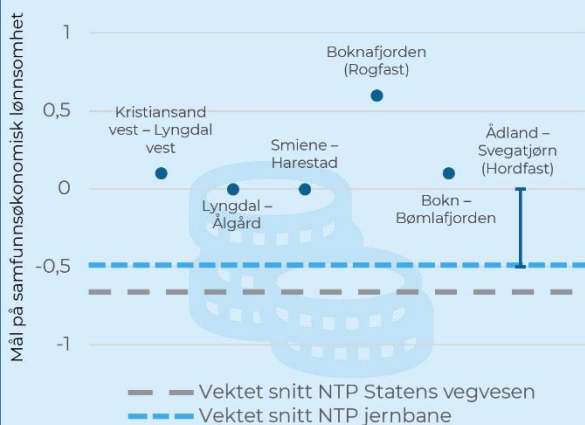
Realisering av Vestlandsvegen E39 krever tydelige prioriteringer, realistiske forventninger og god styring.



En sentral suksessfaktor er å prioritere prosjektene som gir størst samfunnsgevinst sett opp mot ressursbruk og negative konsekvenser.



Flere E39-prosjekter har relativt høy beregnet prissatt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i forhold til Regjeringens prioriterte prosjekter i NTP i tiden fremover (se figur under).



Sammendrag

Vestlandsvegen E39 er Norges største og mest ambisiøse samferdselssatsning, med ambisjon om å knytte Vestlandet tettere sammen gjennom å erstatte ferjesamband med broer og tunneler, øke veistandarden og korte ned reisetiden. En fullstendig realisering innebærer å erstatte samtlige ferjesamband med faste veiforbindelser, og omtales ofte som Ferjefri E39. Da Ferjefri E39 ble omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) for første gang i NTP 2014-2023, var det med ambisjon om realisering innen 20 år. I dag har det gått nesten 13 år siden denne ambisjonen ble forelagt Stortinget og den ser ut til å bli et stadig fjernere punkt i horisonten.

Blant de store fjordkryssingsprosjektene er det kun E39 Rogfast, forbindelsen for å knytte Nord-Jæren og Haugalandet sammen, som har kommet over i utbyggingsfasen. De øvrige store fjordkryssingsprosjektene har varierende modenhet, der enkelte prosjekter mangler planer, mens andre prosjekter primært mangler finansiering for videre fremdrift.

De problemene som Ferjefri E39 skulle løse, ser i stor grad ut til å være gjeldende i dag. Det er fremdeles uforholdsmessig lange reisetider mellom byene på Vestlandet, trafikantene opplever ulemper av å være bundet til bruk av ferje og deler av veistrekningene er ulykkesutsatt. Det er uten tvil store samfunnsgevinster som oppstår, for folk og næringsliv over hele Vestlandet, ved en eventuell realisering av Vestlandsvegen E39 i sin helhet. Samtidig er det også store kostnader forbundet med utbygging, og disse kostnadene må ses opp mot gevinstene. Ny kunnskap, om både samfunnsgevinster, kostnader og behov på andre samfunnsområder, bør inngå i dagens vurdering av ambisjonen om Vestlandsvegen E39.

På oppdrag fra Vestlandsrådet har Oslo Economics utarbeidet et oppdatert kunnskapsgrunnlag som sammenfatter eksisterende analyser, og vurderer hvilke samfunnsmessige virkninger som kan oppnås med en opprustet og ferjefri E39. Kunnskapsgrunnlaget skal støtte politikkutforming og videre arbeid inn mot kommende Nasjonal transportplan. Arbeidet er gjennomført i perioden januar til mars 2026 og bygger på tilgjengelige rapporter og tidligere analyser, og i tillegg gjør vi våre egne vurderinger av funnene og sammenlikner resultater fra samfunnsøkonomiske analyser av Vestlandsvegen E39 med andre investeringer på samferdselsområdet.

Betydelig potensial for redusert reisetid og økt fleksibilitet

I mange veiprojekter er det forholdsvis små reisetidsbesparelser. Dette har sammenheng med at veisystemet mange steder i Norge allerede er nokså godt bygd ut, og at det er en form for avtakende utbytte av ekstra investeringer. Der man oppnår vesentlig innsparing av reisetid gjennom nye veiprojekter, er gjerne i fjordområdene.

Fullstendig realisering av Vestlandsvegen E39 trekkes ofte frem som et prosjekt som kan nær halvere reisetiden mellom Kristiansand og Trondheim. Dette er en indikasjon på en vesentlig tidsbesparelse med prosjektene langs Vestlandsvegen E39. De fleste reiser er imidlertid korte, og få vil kjøre hele strekningen fra Kristiansand til Trondheim. Mer relevant er tidsgevinstene mellom byregionene på Vestlandet. Med utbygging av Vestlandsvegen E39 kan reisetiden mellom Stavanger og Bergen reduseres fra om lag 4,5 til rundt 2 timer, og mellom Molde og Ålesund kan reisetiden halveres. Slike reduksjoner mellom store befolkningskonsentrasjoner gir betydelige gevinster. Samtidig vil bruer og tunneler som erstatter ferjer gi mer fleksible reiser uten avhengighet av rutetider og ferjenes pålitelighet.

Et effektivt transportsystem er viktig for Norges største eksportregion

Vestlandet står for en stor andel av norsk eksport og verdiskaping. Store deler av verdiskapingen er knyttet til petroleumsnæringen, og i tillegg har blant annet sjømatnæringen og verftsindustrien betydelige roller i norsk økonomi, og som er med på å gjøre Vestlandet til en motor for norsk økonomi.

Selv om de store godsmengdene som eksporteres fra Vestlandet typisk går sjøveien, er veien essensiell for en effektiv og konkurransedyktig Vestlandsregion. For sjømatnæringen, som står for de største verdiene i veibasert eksport fra Vestlandet, er rask og pålitelig transport avgjørende. Veisystemet er ikke bare viktig for å få ferdige produkter ut i markedet, men også for transport av innsatsfaktorer til produksjonsstedene og for at arbeidstakere skal komme seg til og fra jobb.

Bedre veiforbindelser gjør det mulig for bedrifter å rekruttere fra et større pendleromland. I rapporten viser vi hvordan reisetiden fordeler seg blant sysselsatte i de viktigste byregionene på Vestlandet, og hvilken betydning en regionforstørring kan ha. Samtidig vil mer effektive veiforbindelser gi innbyggerne i distriktskommuner bedre tilgang til regionsentre, noe som kan styrke tjenestetilbudet og bidra til mer attraktive og robuste distrikter.

Store utbyggingskostnader er et hinder for realisering

Det er liten tvil om at Vestlandsvegen E39 kan gi store samfunnsgevinster, særlig gjennom tidsbesparelser for trafikantene. Samtidig gjør det høye kostnadsnivået det krevende å få prioritert oppstart av nye utbyggingsprosjekter. Kostnadsøkninger reduserer prosjektenes samfunnsøkonomiske lønnsomhet, og dermed sannsynligheten for prioritering i transportplanen. Når kostnadene for samferdselsprosjekter øker mer enn andre priser, kan også færre prosjekter realiseres, med mindre investeringsbudsjettene i samferdsel følger kostnadsutviklingen.

Sammenliknet med anslagene fra tidlig 2010-tallet, forventes det i dag betydelig høyere kostnader, uten at vi har funnet et oppdatert anslag for hele porteføljen. Flere av fjordkryssingene er teknologisk krevende, og kostnadsanslagene er derfor svært usikre i tidlig fase. Kostnadsøkninger er vanlig når prosjekter utvikles fra konseptfase til mer detaljerte planer. Samtidig viser byggekostnadsindeksen fra Statistisk sentralbyrå at kostnadsveksten var uvanlig høy under koronapandemien, og prisnivået har ikke falt tilbake selv om veksten har avtatt.

Virksomheter på natur og miljø har fått økt oppmerksomhet

Store veiutbygginger innebærer naturinngrep og utslipp fra både bygging og drift. Samtidig har elektrifisering av ferjer redusert forskjellen i klimagassutslipp mellom ferjedrift og faste forbindelser. Økt politisk oppmerksomhet om naturinngrep, klima og arealbruk gjør prioriteringene mer krevende og stiller større krav til dokumentasjon og avbøtende tiltak.

UFF-rammeverket, som blant annet er løftet frem av Klimautvalget 2050, har den siste tiden fått stor innflytelse på transportpolitikken, og det er i større grad enn tidligere en skepsis mot store, nye infrastrukturinvesteringer. Rammeverket innebærer å unngå transport (og dermed også unngå unødvendig utbygging av ny infrastruktur), flytte transport (for eksempel over på mer miljøvennlige transportmidler) og forbedre transporten (for eksempel elektrifisere kjøretøy og fartøy). I Nasjonal transportplan 2025-2036 legges det også større vekt på å ta vare på den infrastrukturen vi allerede har, med økt satsing på vedlikehold og fornyelse framfor nye, store prosjekter.

Videre planlegging og finansiering nødvendig for å oppnå gevinstene

Samfunnsmålet for Vestlandsvegen E39 er å binde Vestlandet sammen, gjennom å knytte bo- og arbeidsmarkedsregionene nærmere og utvide dem. Regionforstørring, og de forventede produktivitetsvirkningene dette kan gi, ser ut til å ha hatt stor innflytelse på konseptutviklingen.

For trafikantene vil de viktigste effektene være kortere reisetid og større fleksibilitet, som igjen vil føre til effekter på samfunnsnivå. Når vi diskuterer suksessfaktorer og forutsetninger for å oppnå gevinsten, kan vi skille mellom full og delvis måloppnåelse.

Full måloppnåelse forutsetter at Vestlandsvegen E39 realiseres i sin helhet. Nøkkelen til dette ligger i videre planlegging og prioritering av finansiering. Før et prosjekt kan bygges må det gjennom omfattende planlegging og ekstern kvalitetssikring, før Stortinget kan fatte en investeringsbeslutning. Gjennom planlegging og arealavklaringer modnes prosjektet, beslutningsgrunnlaget forbedres og risikoen reduseres. For prosjekter som fremdeles er umodne, er første steg å komme i gang med forprosjektet for å etablere et godt beslutningsgrunnlag.

Samtidig er det begrenset nytte i å planlegge prosjekter videre dersom det ikke er prioritert midler til utbygging av prosjektet i uoverskuelig framtid. Planer er i noen grad ferskvare, og planlegging bør derfor i størst mulig grad skje med sikte på gjennomføring. En viktig suksessfaktor er derfor å få prosjektene omtalt i kommende Nasjonal transportplan. Prosjekter med reguleringsplan kan prioriteres for oppstart, mens prosjekter uten reguleringsplan kan prioriteres for videre utvikling. Til slutt er en suksessfaktor for realisering av prosjektet et budsjettvedtak i Stortinget som gjør at utbyggingsfasen kan starte opp.

Dersom man ser på delvis realisering av Vestlandsvegen E39, finnes det flere tiltak som kan bidra til å realisere deler av gevinstene. Først og fremst handler det om tydelige prioriteringer. Prosjekter som gir størst effekt for pengene bør prioriteres først. Rogfast er allerede igangsatt og fremstår, basert på tilgjengelig kunnskap, som en god prioritering ut fra de samfunnsøkonomiske beregningene som lå til grunn for beslutningen. Fjordkryssingsprosjektene bør prioriteres etter samme prinsipper som veiutbygginger på E39 som ikke innebærer ferjeavløsning.

For prosjekter som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme, bør alternative tiltak vurderes. Over fjordene kan mer moderne ferjer, økt frekvens og bedre regularitet gi gevinster med lavere kostnader og mindre naturinngrep. Andre steder kan utbedring av eksisterende vei gi større effekt per krone enn full utbygging. Tiltak som trafikkstyring og bruk av prisvirkemidler kan også bidra til mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

En stram prioritering av tiltak vil styrke regionen

Vestlandsvegen E39 kan gi betydelige gevinster for regionen og landet, men realisering krever tydelige prioriteringer, realistiske forventninger og god styring. Videre arbeid må sikre at investeringene gir høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og gjennomføres på en måte som ivaretar natur- og miljøhensyn.

I arbeidet fram mot neste Nasjonal transportplan, bør det derfor være en tydelig prioritering av hvilke E39-prosjekter som gir størst samfunnsgevinst sett opp mot kostnadene. Kostnadsbildet omfatter ikke bare investeringer, men også drift, vedlikehold og konsekvenser for natur og miljø.

Sammenliknet med mange andre samferdselstiltak i Nasjonal transportplan, har flere av E39-prosjektene relativt høy beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette vil være et sentralt argument for å prioritere dem, i tråd med målet i Nasjonal transportplan om «mer for pengene».

1. Bakgrunn, mandat og gjennomføring

Vestlandsvegen E39 er et av Norges mest ambisiøse samferdselsprosjekter. Målet er å knytte Vestlandet tettere sammen gjennom bedre vei og færre ferjekryssinger. Med høy kostnadsvekst, økt oppmerksomhet om konsekvenser for natur og miljø, og et strammere økonomisk handlingsrom, er det imidlertid stor usikkerhet om fremdriften i utbyggingsstrategien. Med et oppdatert kunnskapsgrunnlag ønsker Vestlandsrådet å synliggjøre samfunnsmessige konsekvenser av Vestlandsvegen E39 og bruke det i videre arbeid med å styrke regionen.

1.1 Bakgrunn

Vestlandsvegen E39 er en samferdselsatsing som skal utbedre europavei 39 (E39) fra Kristiansand til Trondheim. Det hele startet med prosjektet Ferjefri E39. Det ble først lansert som et teknologi-utviklingsprosjekt med mål om å bygge kompetanse og teknologi som kunne muliggjøre ferjefrie fjordkryssinger.¹ I dag består satsingen av en omfattende prosjektportefølje med flere delprosjekter langs E39, både utbedring av eksisterende vei og bygging av ny vei, med et stort innslag av tunneller og broer. Realisering av samtlige delprosjekt vil føre til at veien blir helt ferjefri.

Utbedret og ferjefri E39 har fått stor politisk oppmerksomhet. I NTP 2014-2025 ble både Intercity på Østlandet og Ferjefri E39 lansert som store samferdselsatsinger. Mens Intercity på Østlandet har hatt betydelig fremdrift, har Ferjefri E39 blitt nedskalert og satt på vent, og flere mener at Vestlandet nedprioriteres i samferdselspolitikken.

Vestlandsrådet arbeider for å blåse liv i debatten om Vestlandsvegen E39. Rådet består av

fylkeskommunene Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal, som samarbeider for å styrke landsdelen og håndtere felles utfordringer og muligheter.

1.2 Mandat

For å få en helhetlig forståelse av de overordnede samfunnskonsekvensene av Vestlandsvegen E39, har Oslo Economics gjennomført en kunnskapsoppsummering for Vestlandsrådet. Oppsummeringen gir en oversikt over eksisterende kunnskap om Vestlandvegen E39, og betydningen av Vestlandsvegen E39 for både Vestlandet og for Norge som helhet. Arbeidet har blant annet identifisert sentrale suksessfaktorer og forutsetninger som tidligere analyser har fremhevet som avgjørende for å realisere de ønskede gevinstene av Vestlandsvegen E39. På bakgrunn av gjennomgangen av tidligere analyser, har arbeidet vurdert i hvilken grad målsettinger knyttet til vekst, utvikling og natur- og ivaretagelse av natur- og miljøverdier kan oppnås gjennom enn oppgradert E39.

1.3 Gjennomføring

Arbeidet er gjennomført i perioden januar til mars 2026, og har i all hovedsak bestått av å oppsummere kunnskap fra eksisterende litteratur. I tillegg har vi gjort enkelte supplerende analyser for å synliggjøre usikkerhet i beregningene og for å sammenlikne lønnsomhet med andre store samferdselsinvesteringer. Kunnskapsgrunnlaget er gjort på et overordnet nivå og virkninger er belyst på et konseptuelt nivå.

Vi har samlet, strukturert og lagret relevante dokumenter om E39 i egne filområder. I deler av arbeidet har vi brukt KI-verktøyet Copilot til å lete gjennom filene ved bruk av tilpassede spøringer for å få en oversikt over hvilke rapporter som omtaler spesifikke temaer. Til en viss grad er respons fra Copilot brukt som et utgangspunkt for å skrive tekst til rapporten, men teksten er i alle tilfeller bearbeidet og kildene er kvalitetssikret av mennesker som har jobbet med rapporten.

¹ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning->

innovasjon-og-utvikling/pagaende-programmer-og-prosjekter/fjordx/ferjefri-e39/

2. Vestlandsvegen E39 - bakgrunn og status

E39 er en sentral transportåre langs norskekysten og spiller en viktig rolle for mobilitet, næringsliv og regional utvikling på Vestlandet. Ambisjonen om en opprustet og ferjefri E39 har vært å redusere reisetid, styrke bo- og arbeidsmarkeder og knytte eksportregioner tettere sammen. Prosjektet har utviklet seg fra et teknologisk utredningsprosjekt til en politisk ambisjon, men det er i dag betydelig usikkerhet knyttet til gjennomføring.

Figur 2-1: Fjordkryssinger med ferje på E39



Kilde: NVDB. Illustrasjon: Oslo Economics.

2.1 Vestlandsvegen E39

Europaveiene utgjør et nettverk av internasjonale hovedtransportåre som binder europeiske land sammen. Den norske delen av E39 strekker seg fra Kristiansand til Klett sør for Trondheim, via større byer som Stavanger, Bergen, Ålesund og Molde, og har en lengde på om lag 1 100 km (Madslie, et al., 2020). Vestlandsvegen E39 er et av Norges mest ambisiøse samferdselsprosjekter, med mål om å knytte Vestlandet tettere sammen gjennom bedre vei og færre ferjekryssinger.

En fullstendig realisering av Vestlandsvegen E39 kan halvere reisetiden mellom Kristiansand og Trondheim (Madslie m.fl., 2020; Statens vegvesen, u.d.). I dag tar det om lag 20 timer å kjøre denne distansen. Kortere reisetid vil også redusere avstanden mellom byene langs strekningen og legge til rette for utviklingen av Norges største eksportregion, samtidig som næringslivsregioner samt bo-, arbeids- og servicemarkeder knyttes tettere sammen.²

Redusert reisetid kan oppnås ved å erstatte ferjesamband med faste forbindelser, øke frekvensen på ferjeavgangene og utbedre veistrekningene mellom fjordene. Figur 2-1 viser et kart over de syv fjordkryssingene som må gjøres ferjefrie dersom Vestlandsvegen E39 skal fullstendig realiseres. Tabell 2-1, som gir en mer detaljert oversikt over ferjesambandene, viser at overfartstiden varierer fra 45 minutter over Bjørnafjorden til 11 minutter over Nordfjorden.

2.1.1 Teknologiprojektet

Det hele startet med prosjektet Ferjefri E39 som først ble lansert som et teknologiutviklingsprosjekt. Da var det fremdeles stor usikkerhet til om fjordkryssingene lot seg realisere med daværende teknologi. Teknologiprojektet hadde derfor som mål å bygge kompetanse og teknologi for å muliggjøre ferjefrie fjordkryssinger.³ I en pressemelding fra Samferdselsdepartementets i 2010 fikk Statens vegvesen følgende oppdrag:

² Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/pagaende-programmer-og-prosjekter/fjordx/ferjefri-e39/>

³ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/pagaende-programmer-og-prosjekter/fjordx/ferjefri-e39/>

Tabell 2-1: Ferjesamband på E39 Kristiansand-Trondheim

Fjord	Ferjesamband	Fylke	Lengde, luftlinje	Overfarts-tid	Avgangshyppighet	Ferjetakst
Boknafjorden (Rogfast)	Mortavika – Arsvågen	Rogaland	8,5 km	24 min	15 min	176 kr
Bjørnafjorden (Hordfast)	Halhjem – Sandvikvåg	Vestland	20,4 km	45 min	20 min	176 kr
Sognefjorden	Lavik – Oppedal	Vestland	5,6 km	20 min	20 min	81 kr
Nordfjorden	Lote – Anda	Vestland	2 km	11 min	20 min	63 kr
Storfjorden (Hafast)	Festøya – Solavågen	Møre og Romsdal	4,3 km	20 min	20 min	75 kr
Romsdalsfjorden (Møreaksen)	Molde – Vestnes	Møre og Romsdal	10,4 km	33 min	20 min	116 kr
Halsafjorden	Halsa – Kanestraum	Møre og Romsdal	5,4 km	20 min	20 min	81 kr

Kilde: Statens vegvesen & Auto Pass. Note 1: Ferjetakst er beregnet for en konvensjonell personbil under 6 meter, og gjelder for mars 2026. Avgangshyppigheten er basert på grunnrutetider. Note 2: Dette er bare ferjesamband på dagens E39. Flere ferjeavløsningsprosjekter fører også til at ferjesamband på fylkesveier skal legges ned. Dette gjelder Hordfast, der Halhjem–Våge og Jektevik–Hodnanes også skal legges ned, Hafast, der Hareid–Sulesund også skal legges ned, og Møreaksen, der Solholmen–Mordalsvågen skal legges ned.

«E39 er hovudpulsåra i vest. Ein ferjefri kyststamveg vil redusera avstandsurempene i denne landsdelen.

Difor har samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa sett i gang eit prosjekt som skal greia ut kva for potensial ein ferjefri kyststamveg vil ha for næringsliv og tilhøyrande bu- og arbeidsregionar. Prosjektet skal òg vurdere teknologiske løysingar for fjordkryssingar. E39 går langs kysten frå Kristiansand til Trondheim.»

Kilde: Samferdselsdepartementet (2010)

Teknologiutviklingsprosjektet var delt inn i flere fagområder som Statens vegvesen fikk mandat å utrede (Statens vegvesen, 2012): Disse var:

- Samfunn: Ferjefri E39s effekter for utvikling av næringsliv, større/felles bo- og arbeidsmarkeder, verdiskapning og strukturendringer i samfunnet generelt
- Fjordkryssinger: undersøke teknologiske muligheter for ferjefrie fjordkryssinger langs E39
- Energi (utvidelse av mandat i 2011): vurdere potensialet for energiproduksjon fra de fornybare energikildene vind, sol, bølger og tidevannsstrøm i tilknytning til brukskonstruksjonene langs E39
- Gjennomføringsstrategier og kontraktstyper: vurdere hvilke tilnæringsmåter for planlegging, kontrahering og kontraktsstørrelser som er mest effektive for et prosjekt med slikt omfang og kompleksitet

I dag er det teknologiprojektet FjordX som viderefører arbeidet til Ferjefri E39 med kunnskaps- og utviklingsarbeid knyttet til fjordkryssinger.⁴ FjordX skal blant annet utvikle mer miljøvennlige

⁴ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning->

innovasjon-og-utvikling/pagaende-programmer-og-prosjekter/fjordx/om-fjordx/

byggemetoder og bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

2.1.2 Opprinnelig problembeskrivelse

Bakgrunnen for utredningsprosjektet Ferjefri E39 var en rekke utfordringer på strekningen mellom Kristiansand og Trondheim. I en statusrapport fra 2012 peker prosjektet på følgende forhold som de viktigste utfordringene langs E39 (Statens vegvesen, 2012).

Reisetiden langs E39 er lang sett i forhold til strekningens lengde. Dette skyldes blant annet fjordkryssinger med ferje, der overfart, ventetid, kø ved av- og påkjøring og tilpasning til rutetider forlenger reisen. I tillegg går E39 gjennom flere tettsteder med lavere fartsgrenser, og varierende vegstandard gjør det ikke alltid mulig å holde skiltet hastighet.

Reisekostnaden er også en utfordring. Disse omfatter både kjøre- og tidskostnad, i tillegg til kostnader ved bompenger og ferjebilletter.

Manglende forutsigbarhet på ferjestrekningene skaper usikkerhet for både privatpersoner og yrkessjåfører. Forsinkelser, begrenset kapasitet og væravhengige innstillinger kan påvirke gjennomføringen av reisen. Samtidig finnes det få alternative omkjøringsmuligheter, noe som gjør korridoren sårbar ved ulykker eller andre hendelser.

Trafikksikkerheten er dessuten utfordrende på deler av E39. Flere strekninger mangler midtdeler, noe som øker risikoen for møteulykker. I perioden 2000–2009 ble det registrert 2 900 ulykker langs strekningen, med 149 omkomne og 408 hardt skadde.

2.1.3 Mål for Vestlandsvegen E39

Det er satt flere viktige mål for en opprustet og ferjefri E39, både samfunns mål og effektmål. Prosjektet er ventet å føre til betydelig tidsbesparelser på reiser mellom Kristiansand og Trondheim. I Nasjonal transportplan (NTP) uttalte Regjeringen Stoltenberg II:

«Regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39 (...).»

Kilde: Meld. St. 26 (2012-2013)

I tillegg skriver Statens vegvesen følgende:

«En utbedret og ferjefri E39 vil halvere reisetiden – både på hele strekningen Trondheim–Kristiansand, og også mellom byene langs strekningen. Dette vil gi et bedre grunnlag for å utvikle Norges største eksportregion, og store næringslivsregioner, bo-, arbeids- og servicemarkeder blir knyttet tettere sammen.»

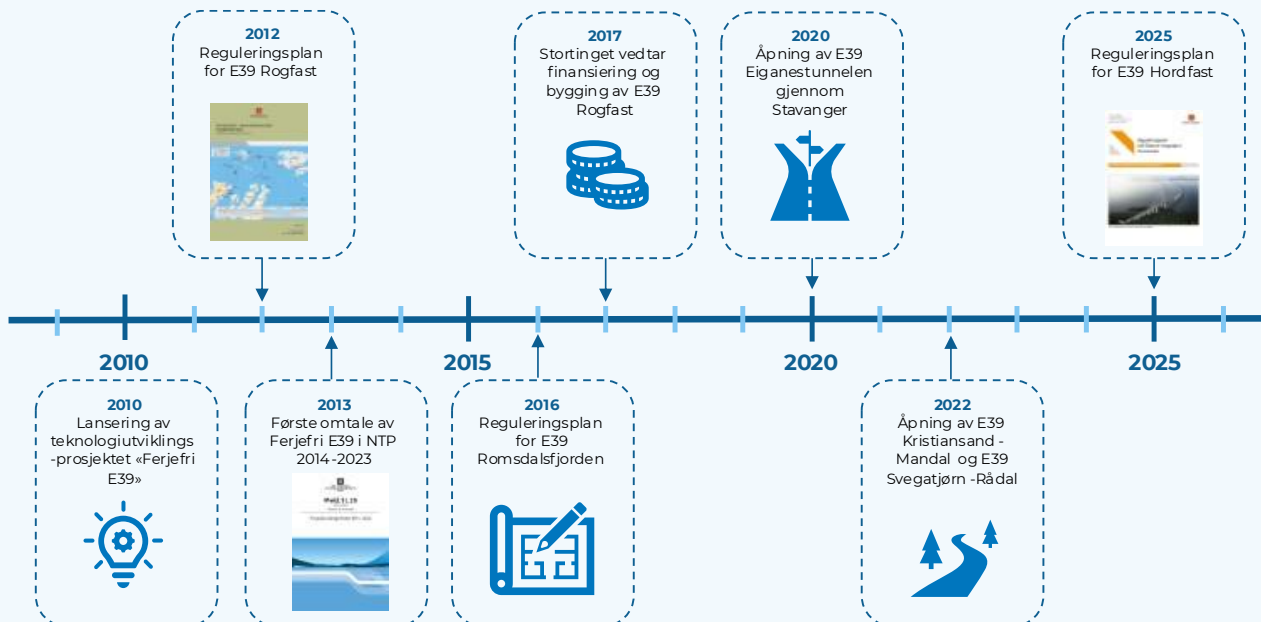
Kilde: Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/forskning-innovasjon-og-utvikling/pagaende-programmer-og-prosjekter/fjordx/ferjefri-e39/>

Økt fremkommelighet og fleksibilitet som følge av økt veistandard, avløsning av ferjesamband med faste forbindelser og kortere reisevei, vil gjøre det enklere å forflytte mennesker, varer og kunnskap mellom ulike regioner og byer.

2.1.4 Fra teknologiprojekt til politisk ambisjon

Ferjefri E39 ble først lansert som et teknologiutviklingsprosjekt, men i Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) ble ferjefri og opprustet E39 løftet frem som en politisk ambisjon. Selv om Ferjefri E39 har vært omtalt i flere senere rulleringer av NTP, er den samlede utbyggingsporteføljen ikke lenger inkludert i gjeldende plan, NTP 2025–2036. Enkelte delprosjekter er fortsatt omtalt, blant annet utbedring av strekningen mellom Kristiansund og Trondheim og videre utredning av Hordfast. Det er imidlertid ikke prioritert midler til å fullføre Ferjefri E39 i sin helhet innenfor planperiodens økonomiske rammer (Meld. St. 14 (2023-2024)).

Figur 2-2: Tidslinje for utvalgte milepæler



Illustrasjon: Oslo Economics

2.2 Status i dag

Da ferjefri og opprustet E39 først ble omtalt i NTP 2014-2023 var det med ambisjonen å fullføre prosjektet innen en tjuetårsperiode (Meld. St. 26 (2012-2013)). Etter 13 år er det kun ett av de syv ferjeavløsningsprosjektene som er under bygging. Flere mindre veiprojekter på strekningen er ferdigstilt, men det er fremdeles langt igjen for å nå ambisjonen om en ferjefri og opprustet E39 innen 2033. Fremdriften i flere av delprosjektene preges av usikkerhet om videre finansiering og prioritering, og det er betydelig usikkerhet om en samlet, opprustet og ferjefri E39 vil bli realisert i tråd med de opprinnelige ambisjonene.

Som vist i Figur 2-2 er flere veiprojekter på strekningen åpnet, som E39 Eiganestunnelen og E39 Kristiansand-Mandal og E39 Svegatjørn-Rådal. I tillegg viser tidslinjen at det er utarbeidet reguleringsplaner for tre av ferjeavløsningsprosjektene. Mens E39 Rogfast er under bygging, gjenstår det enda en KS2 og vedtak om investeringsbeslutning fra Stortinget før E39

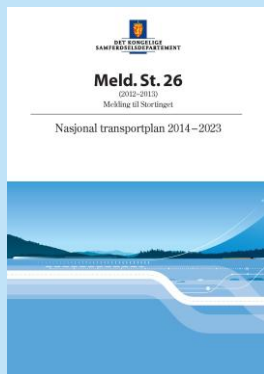
Hordfast og E39 Romsdalsfjorden kan gjennomføres. De gjenstående fire fjordkryssingene i prosjektet har kommet kort i det nødvendige utredningsarbeidet (KS1 i statens prosjektmodell), og det gjenstår mye arbeid for at prosjektene kan realiseres. I kapittel 5 går vi nærmere inn på detaljer og status for delprosjektene.

2.2.1 Omtale i Nasjonal transportplan (NTP)

Nasjonal transportplan er regjeringens langsiktige plan og politiske strategi for hele transportsektoren i Norge. Hvorvidt et samferdselsprosjekt er omtalt i gjeldende NTP sier noe om prosjektet er prioritert for utvikling i transportsystemet de neste årene.

Ambisjonen om en opprustet og ferjefri E39 fra Kristiansand til Trondheim ble først omtalt i NTP 2014-2023. I NTP 2018-2029 ble prosjektet også omtalt, men i de to påfølgende planene er det kun delprosjekter som er nevnt og ikke opprustet og ferjefri E39 i sin helhet. Figur 2-3 gir en oversikt over de fire nyeste NTP-ene og omtale av prosjektet.

Figur 2-3: Omtale av opprustet og ferjefri E39 i Nasjonale transportplaner

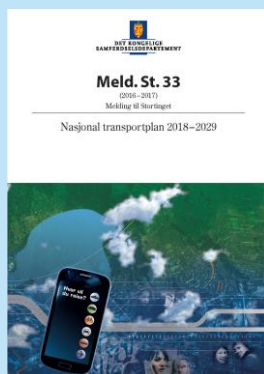


Nasjonal transportplan 2014 – 2023
(Regjeringen Stoltenberg II)

Det uttrykkes en tydelig ambisjon om å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39. Det legges til grunn at prosjektet, forutsatt videre planlegging og prioritering, kan ferdigstilles innen om lag 20 år.

I planperioden er hovedvekten lagt på mellomstrekningene mellom fjordkryssingene. E39 Rogfast fremheves som den første prioriterte fjordkryssingen, mens rekkefølge og konseptvalg for de øvrige kryssingene ennå ikke er avklart. Det påpekes også at det fortsatt er usikkert om en fast kryssing av Sognefjorden lar seg gjennomføre.

Videre understrekes det at fjordkryssingene innebærer betydelige teknologiske utfordringer. Det er derfor behov for en omfattende og målrettet forsknings- og utviklingsinnsats som grunnlag for videre teknologiutvikling og realisering av prosjektet.

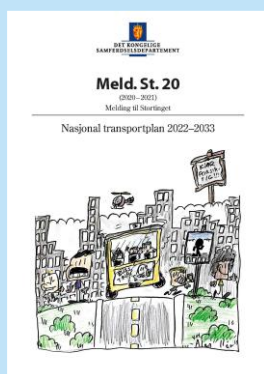


Nasjonal transportplan 2018 - 2029
(Regjeringen Solberg)

Regjeringen fastholder ambisjonen om å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39, men knytter ikke ferdigstillelsen til et konkret årstall. Sammenlignet med forrige Nasjonal transportplan fremstår ambisjonen som mindre tydelig og noe nedtonet.

Det legges opp til å prioritere videre planlegging av E39, med vekt på å utvikle løsninger som er kostnadseffektive og teknologisk gjennomførbare.

E39 Rogfast er planlagt med byggestart i første seksårsperiode. For E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) og E39 Ålesund-Molde (Møreaksen) legges det opp til mulig byggestart i siste seksårsperiode. Som følge av økte kostnadsanslag i planprosessene for både Hordfast og Møreaksen foreslås det imidlertid ytterligere prosjektgjennomganger for å vurdere potensialet for kostnadsreduksjoner og optimalisering av løsningene. I tillegg er flere veiprojekter på strekningen E39 Kristiansand-Stavanger prioritert for utbygging i planperioden.

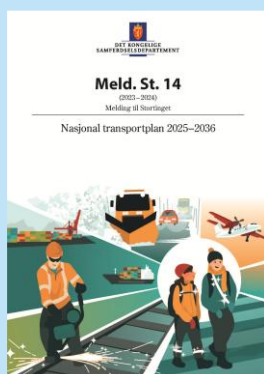


Nasjonal transportplan 2022 – 2033
(Regjeringen Solberg)

Det prioriteres ikke å realisere en fullstendig ferjefri E39 i planperioden. Likevel omtales flere utvalgte delprosjekter og fjordkryssinger langs strekningen.

E39 Rogfast (Boknafjorden) inngår i porteføljen og er under bygging, med oppstart før 2022. Både E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) og E39 Ålesund-Molde (Møreaksen) er omtalt og inkludert i investeringsporteføljen for den første seksårsperioden. Samtidig innebærer porteføljestyringen at rekkefølge og gjennomføring ikke er endelig avklart, selv om prosjektene er nevnt.

E39 omtales også flere andre steder i planen, blant annet gjennom tiltak for bygging og utbedring av veiprojekter langs korridoren.



Nasjonal transportplan 2025 – 2036
(Regjeringen Støre)

En fullstendig opprustet og ferjefri E39 omtales ikke i sin helhet, men enkelte prosjekter og delstrekninger fremheves.

Strekningen E39 Smiene-Harestad er prioritert i porteføljen for å koble Rogfast-prosjektet til det øvrige veinettet. Både Møreaksen og Hordfast inngår i utviklingsporteføljen og vil ikke bli realisert i prosjektperioden. Det besluttes imidlertid at reguleringsplanen for Hordfast skal fullføres, slik at prosjektet kan vurderes på nytt i kommende NTP-perioder.

Konkrete strekninger langs E39 prioriteres også, blant annet E39 Mandal-Lyngdal og E39 Lyngdal-Ålgård.

Kilder: Meld. St. 26 (2012-2013), Meld. St. 33 (2016-2017), Meld. St. 20 (2020-2021), Meld. St. 14 (2023-2024)

3. Byregionene på Vestlandet

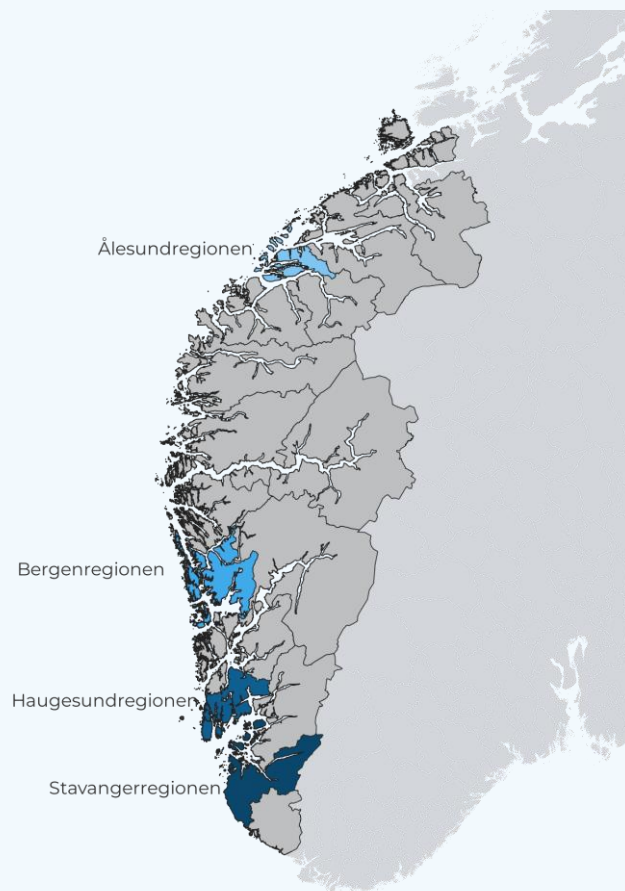
Bergen-, Stavanger-, Haugesund og Ålesundregionene er de største byregionene på Vestlandet, som alle knyttes sammen av E39. Til sammen har disse regionene om lag to tredjedeler av befolkningen i Vestland fylkene. To av Norges tre største tettsteder, Bergen og Stavanger/Sandnes, befinner seg i landsdelen. Tiltak for økt effektivitet i regionene på Vestlandet vil ha stor betydning for landsdelen og for landet.

Befolkningen i Vestland fylkene Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal utgjør en fjerdedel av Norges befolkning, med i overkant av 1,4 millioner innbyggere. Figur 3-1 viser regionene i Vestland fylkene, med en utheving av de fire største byregionene på Vestlandet: Bergenregionen, Stavangerregionen, Haugesundregionen og Ålesundregionen.

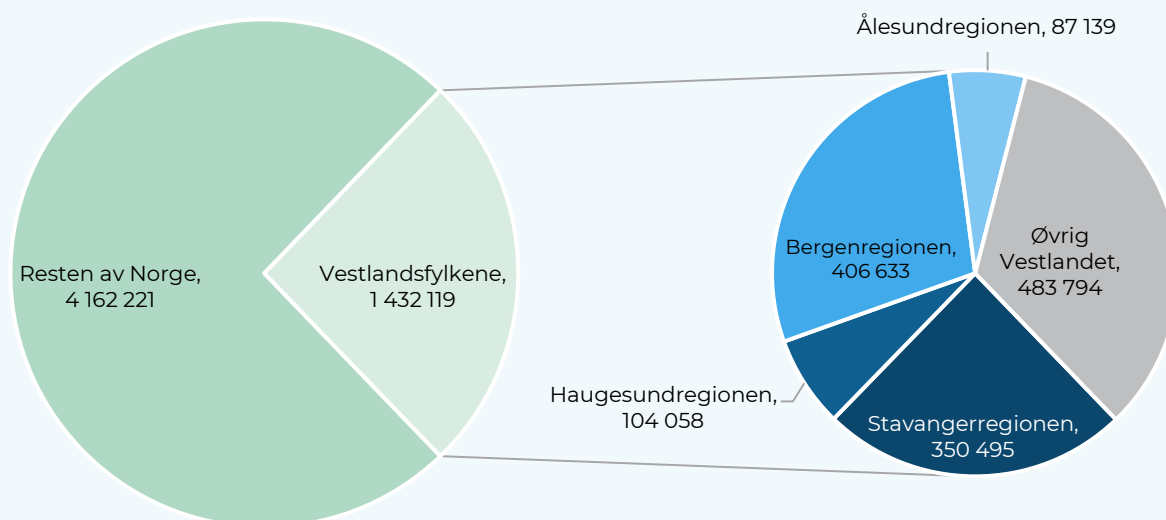
I disse fire største regionene bor det nær én million innbyggere (Figur 3-2), og regionene er dermed åpenbart viktig for landsdelen og for landet.

Nedenfor gir vi en beskrivelse av noen viktige kjennetegn for disse viktige byregionene og hvilken betydning veien E39 har for disse byregionene.

Figur 3-1: Byregioner på Vestlandet



Figur 3-2: Befolkning 2025



3.1 Bergenregionen

Bergen er den klart største byen på Vestlandet, og dersom alle kommunene i Bergenregionen inkluderes, er det over 400 000 mennesker som bor i regionen. Som vi ser av Figur 3-3 har det vært en betydelig befolkningsvekst i Bergensområdet de siste 40 årene, og det forventes at regionen fortsetter å vokse framover, omtrent på samme nivå som Norges befolkning vokser.

3.1.1 Nærings- og arbeidsliv

Næringslivet i Bergenregionen er mangfoldig, med blant annet mange arbeidsplasser i tilknytning til leverandørindustrien og servicenæring rettet mot petroleumsnæringen, i tillegg til mange arbeidsplasser innenfor finansierings- og forsikringsbransjen. Også havbruk er en viktig del av næringslivet i Bergenregionen.

Bergen kjennetegnes også av en relativt stor UH-sektor, med blant annet Universitetet i Bergen, Høgskulen på Vestlandet og Norges Handelshøyskole som viktige utdanningsinstitusjoner som både har mange studenter og mange ansatte.

Som ellers i Norge er helse og omsorg enkelt-næringen som sysselsetter flest mennesker, med blant annet mange ansatte tilknyttet kommunen og helseforetaket. Haukeland universitetssykehus er regionsykehus og den største arbeidsplassen i regionen.

Noen av de største arbeidsplassene i regionen er:

- Kommunene i regionen
- Helseforetaket
- Universitetet i Bergen
- Equinor
- Vestland fylkeskommune
- Høgskulen på Vestlandet
- DNB Bank
- Tide Buss
- Beerenberg Services
- Deep Sea Management

3.1.2 Arbeidspendling

Bergen er hovedsenter for arbeidsplassene i regionen. Innad i Bergen er det Bergen sentrum som er senter for arbeidsplassene, men også i Kokstodområdet er det mange arbeidsplasser.

Figur 3-5 kombinerer informasjon om befolkningstetthet (i rødt) med informasjon over reisetider (i blått). Formålet er å visualisere virksomhetenes rekrutteringspotensiale gjennom redusert reisetid i regionen. Reisetider er oppdelt i hvor langt reisende kommer med 30, 60 og 90

minutters reisetid med bil fra største arbeidsplass i regionen. 30 minutter er illustrert med kraftig blåfarge, mens 90 minutter er illustrert med svak blåfarge.

Figuren viser at de største befolkningskonsentrasjonene nås innenfor 60 minutters reisetid. Utvider vi reisetiden til 90 minutter, så øker befolkningen som nås med om lag fem prosent. I tillegg kan en se at det er betydelige befolkningskonsentrasjoner i Sunnhordaland og Voss, men at det i dag er over 90 minutters reisetid for disse innbyggerne inn til største arbeidsplass.

Når vi ser på hvor langt de som er sysselsatt i Bergen bo- og arbeidsmarkedsregion (BA-region) pendler, ser vi av Figur 3-4 at pendlingsmønsteret er omtrent likt som gjennomsnittet i Norge. 9 av 10 av de som er sysselsatt i Bergen BA-region har en reisetid til jobb på 40 minutter eller mindre.

Figur 3-6 viser kommunene som inngår i Bergenregionen etter Telemarksforsknings regioninndeling. Ser vi på pendlingsstrømmene i SSBs sysselsettingsstatistikk, ser vi at det er Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden som har flest pendlere til Bergen, mens kommunen Alver, i Nordhordland, har fjerde flest pendlere til Bergen.

Tabell 3-1 viser pendlingsstrømmene i Bergenområdet, der vi i tillegg til kommunene som er definert i Bergenregionen ovenfor, har inkludert kommunene Stord og Alver, som også E39 går gjennom og som har arbeidspendling til og fra Bergen.

3.1.3 Rollen til E39

E39 går gjennom Bergen og spiller en betydelig rolle i å knytte byen sammen, med befolkningstunge områder som Fana i sør og Åsane i nord.

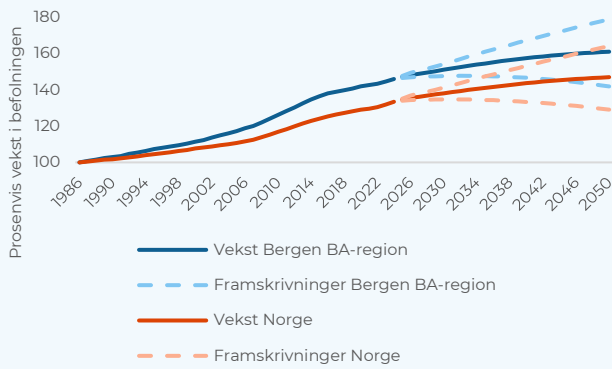
Med den nye strekningen på E39 som åpnet i 2022, har Bergen og Os blitt tettere knyttet sammen. Os har dermed i større grad blitt en del av Bergens utvidede bo- og arbeidsmarked.

E39 knytter også Bergensregionen sammen med Sunnhordland, med blant annet industriområder på Stord i sør og Nordhordland i nord. Alver i Nordhordland er blant kommunene med størst innpendling til Bergen, og E39 binder kommunene sammen.

Videre knytter E39 også sammen Bergenregionen med Haugesundregionen og Stavangerregionen, men der ferjesambandene over Boknafjorden og Bjørnafjorden fremdeles utgjør barrierer for effektiv transport.

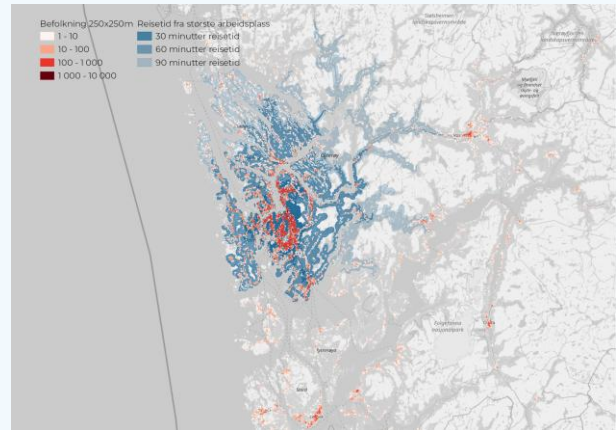
Bergenregionen

Figur 3-3: Befolkningsvekst i Bergen BA-region (indeks, 1986=100)



Kilde: Oslo Economics (2025)

Figur 3-4: Reisetider og befolkning rundt Bergen



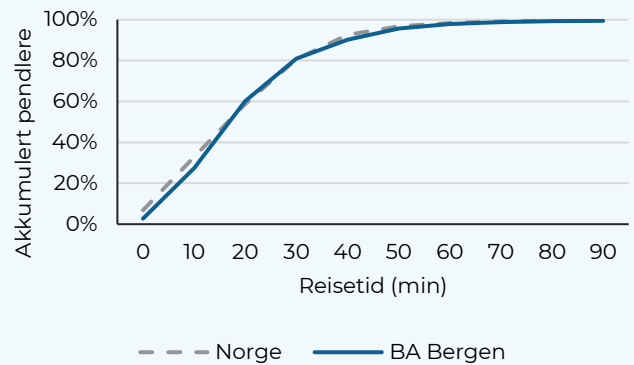
Kilde: SSBs befolkningsstatistikk, Traveltime, OpenStreetMap

Figur 3-5: Kommunene i Bergenregionen



Kilde: Regioninndeling fra Telemarksforskning, NVDB

Figur 3-6: Reisetid for pendlere til Bergen BA-region



Kilde: Oslo Economics (2025), modell av Norconsult

Tabell 3-1: Pendlingsstrømmer mellom kommuner i Bergenområdet, 2024. Antall sysselsatte

Fra/til	Bergen	Stord	Samnanger	Bjørnafjorden	Austevoll	Øygarden	Askøy	Osterøy	Alver
Bergen	137636	124	68	1169	317	2980	1882	416	1465
Stord	385	7893	1	15	31	15	7	0	3
Samnanger	430	1	422	112	0	10	3	12	13
Bjørnafjorden	4982	27	30	7003	46	143	74	23	39
Austevoll	261	16	1	7	2367	13	1	0	3
Øygarden	7309	15	2	50	53	10576	354	23	57
Askøy	7402	14	0	54	17	606	6089	12	37
Osterøy	1431	2	12	13	7	30	14	2245	112
Alver	4209	12	6	38	13	135	69	74	8698

Kilde: SSB-tabell 03321. Merknad: Pendlingsstrømmene viser i hvilke kommuner personer er registrert bosatt og i hvilken kommune personene arbeider.

3.2 Stavangerregionen

Stavangerregionen (se Figur 3-10) er nest største region på Vestlandet, med omtrent 350 000 innbyggere. Befolkningsveksten i regionen var spesielt sterk på 2000-tallet (se Figur 3-7), og det forventes at befolkningen fortsetter å vokse, omtrent på samme nivå som gjennomsnittet i Norge.

3.2.1 Nærings- og arbeidsliv

Næringslivet kjennetegnes særlig av det store innslaget av virksomheter som i ulike former har tilknytning til olje- og gassektoren. Det er mange sysselsatte i virksomheter som er direkte involvert i olje- og gassutvinning, i tillegg til mange ansatte i leverandørindustrien og servicenæring rettet mot petroleumsnæringen.

Mange av arbeidsplassene er på et eller annet vis tilknyttet virksomhet i Nordsjøen, med Stavanger og særlig Forus-området som den største konsentrasjonen av kontorarbeidsplasser.

Det er mange sysselsatte i IT-virksomheter og i teknisk konsulentvirksomhet, og disse næringene leverer også i stor grad tjenester til olje- og gassektoren.

Stavanger er også en universitetsby, med over 13 000 studenter og 1 800 årsverk tilknyttet Universitetet i Stavanger. Stavanger universitetssykehus er et av Norges største akuttsykehus og betjener en stor befolkning. Sykehuset er også en viktig arbeidsplass i regionen, med om lag 8 000 ansatte. I november 2025 åpnet første byggetrinn av nytt sykehusbygg på Ullandhaug.

Noen av de store arbeidsplassene i regionen er:

- Kommunene i regionen
- Helseforetaket
- Equinor
- Rogaland fylkeskommune
- Universitetet i Stavanger

- Halliburton
- Aker Solutions
- Kaefer Energy
- Schlumberger Norge
- Aker BP

3.2.2 Arbeidspendling

Stavanger er regionsenter og har største antall arbeidsplasser, med mange arbeidsplasser i sentrum, ved sykehuset (nå delt mellom Våland og Ullandhaug), ved Jåttåvågen og Forus. Stavanger har sammenhengende bebyggelse mot Sandnes, der det også er mange arbeidsplasser og en relativt stor befolkning.

Som vi ser av Figur 3-8, nås de største befolkningskonsentrasjonene rundt Stavanger innen 60 minutter. Befolkningen på Haugalandet er imidlertid utenfor det som kan anses som akseptabel pendlingsavstand for dagpendling.

Når vi ser på hvor langt de som er sysselsatt i Stavanger/Sandnes BA-region pendler, ser vi av Figur 3-10 at en større andel av de sysselsatte i Stavanger/Sandnes BA-region har kortere reisetid til jobb enn det som gjelder generelt i Norge. 9 av 10 av de sysselsatte i denne BA-regionen har en halvtime eller kortere reisetid til jobb.

3.2.3 Rollen til E39

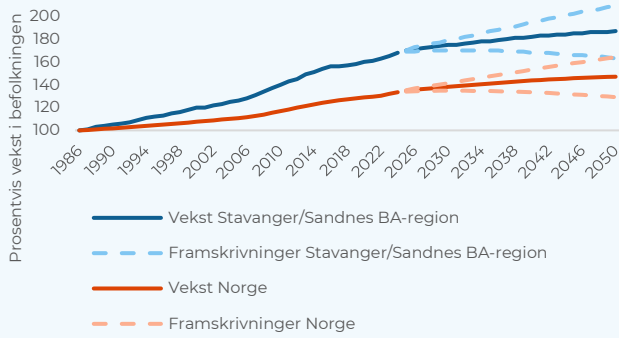
E39 forbinder kommunene Stavanger, Sandnes, Gjesdal og Randaberg og spiller en viktig rolle for å dekke det lokale transportbehovet.

E39 forbinder Stavangerregionen med Haugesundregionen, en forbindelse som vil bli vesentlig mer effektiv når Rogfast åpner og det blir fast veiforbindelse. Dette gjør også at E39 knytter Stavangerregionen nærmere til Sundhordland og Bergenregionen.

Videre knytter E39 Stavangerregionen sammen med Sørlandet og Kristiansandregionen. Videre mot Østlandet finnes det fjelloverganger, men særlig for tungtransporten er E39 en viktig forbindelse fra Stavangerregionen til Østlandet.

Stavangerregionen

Figur 3-7: Befolkningsvekst i Stavanger/Sandnes BA-region (indeks, 1986=100)



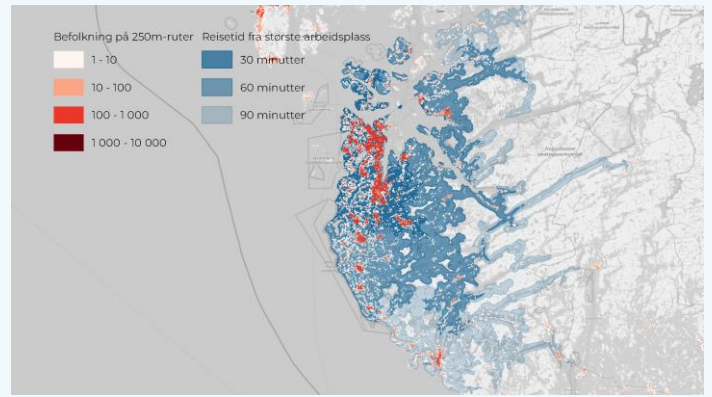
Kilde: Oslo Economics (2025)

Figur 3-9: Kommunene i Stavangerregionen



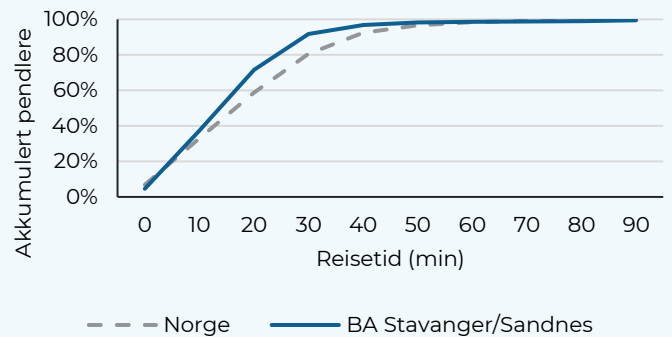
Kilde: Regioninndeling fra Telemarksforskning, NVDB

Figur 3-8: Reisetider og befolkning rundt Stavanger



Kilde: SSBs befolkningsstatistikk, Traveltime, OpenStreetMap

Figur 3-10: Reisetid for pendlere til Stavanger/Sandnes BA-region



Kilde: Oslo Economics (2025), modell av Norconsult

Tabell 3-2: Pendlingsstrømmer mellom kommuner i Stavangerregionen, 2024. Antall sysselsatte

Fra/til	Stavanger	Sandnes	Hå	Klepp	Time	Gjesdal	Sola	Randaberg	Kvitsøy
Stavanger	53588	8493	208	670	354	191	8648	1398	71
Sandnes	12526	19910	426	1653	900	926	4982	187	35
Hå	754	799	5742	778	1204	75	392	19	0
Klepp	1777	1958	559	3908	1313	147	1156	35	15
Time	1571	1459	846	1502	3960	181	777	16	6
Gjesdal	1038	1447	139	374	250	2370	533	17	5
Sola	5579	2351	81	324	129	70	6097	165	15
Randaberg	2681	534	18	36	30	13	711	1628	21
Kvitsøy	65	17	1	6	0	0	16	11	145

Kilde: SSB-tabell 03321. Merknad: Pendlingsstrømmene viser i hvilke kommuner personer er registrert bosatt og i hvilken kommune personene arbeider.

3.3 Haugesundregionen

Den tredje største regionen på Vestlandet er Haugesundregionen (se Figur 3-13), som til sammen har over 100 000 innbyggere.

Befolkningsveksten i Haugesundregionen har vært omtrent på nivå med gjennomsnittet for Norge de siste 40 årene. Videre vekst framover forventes å være litt lavere enn snittet for Norge (se Figur 3-11).

3.3.1 Nærings- og arbeidsliv

Regionen er preget av produksjon av tjenester knyttet til oljeservice og industri. Det er store virksomheter som er spesialisert på utleie av personale til oljenæring, store virksomheter innenfor bygg og anlegg, i tillegg til industri og blant annet produksjon av aluminium.

I tillegg har Haugesundregionen en større andel sysselsatt i primærnæring enn det er i de andre byregionene på Vestlandet.

Haugesund sykehus er en stor arbeidsplass i regionen. Haugesund sykehus dekker for noen spesialiteter og behandlinger hele Helse Fonna sitt opptaksområde i Nord-Rogaland, Sunnhordland, Hardanger og Ryfylke.

Noen av de store arbeidsplassene i regionen er:

- Kommunene i regionen
- Helseforetaket
- Aibel
- Deepocean
- Equinor
- Rogaland fylkeskommune
- Hydro Aluminium
- Solstad Shipping
- HSOS
- Vassbakk & Stol

3.3.2 Arbeidspendling

Haugesund er regionsenter og har den største konsentrasjonen av arbeidsplasser. I tillegg er det mange arbeidsplasser på Karmøy, som også har en relativt stor befolkning.

Vi ser av Figur 3-12 at de største befolkningskonsentrasjonene ligger innenfor 30 minutter fra Haugesund sentrum. Innenfor 60 minutter nås imidlertid større deler av befolkningen på Karmøy og også store deler av befolkningen på Stord. Med Rogfast vil man nå store deler av befolkningen i Stavangerområdet innenfor 90 minutter.

I dag har folk som er sysselsatt i Haugesund bo- og arbeidsmarkedsregion relativt sett kort vei til jobben. 9 av 10 av de sysselsatte har 30 minutter eller mindre reisetid til jobb. Folk flest pendler altså kortere i Haugesundregionen enn ellers i landet.

I Tabell 3-3 viser vi pendlingsstrømmene i regionen. I tabellen har vi også inkludert Stavanger (sør for Haugesundregionen) og Sveio (i Sunnhordland nord for Haugesund), fordi det også er noe pendling her. Vi ser av tabellen at Karmøy og Haugesund er svært tett integrert, med mye pendling mellom kommunene.

3.3.3 Rollen til E39

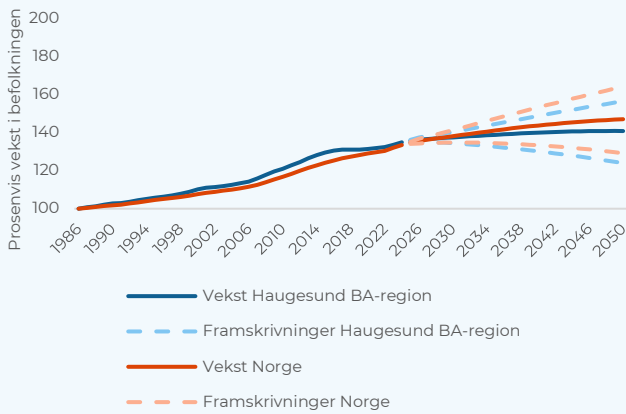
E39 knytter Bokn og Tysvær sammen og er også en viktig forbindelse mellom Haugesund og disse kommunene.

For Haugesundregionen har E39 en enda viktigere rolle i å knytte Haugesundregionen sammen med andre regioner, og da særlig Stavangerregionen i sør og Sunnhordland i nord.

Med Rogfast kortes reisetiden mellom Haugesund og Stavanger ned med om lag 40 minutter, og det vil gjøre at disse regionene blir vesentlig tettere knyttet sammen.

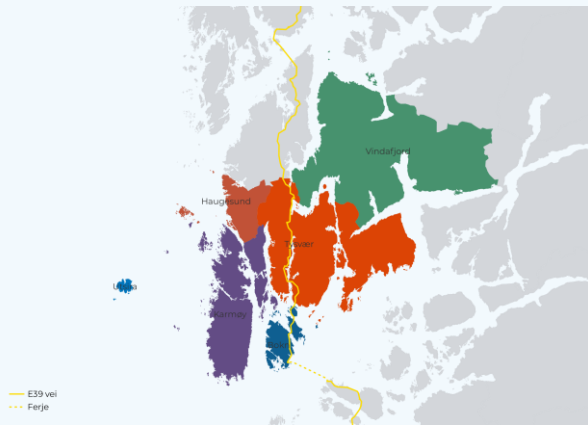
Haugesundregionen

Figur 3-11: Befolkningsvekst i Haugesund BA-region (indeks, 1986=100)



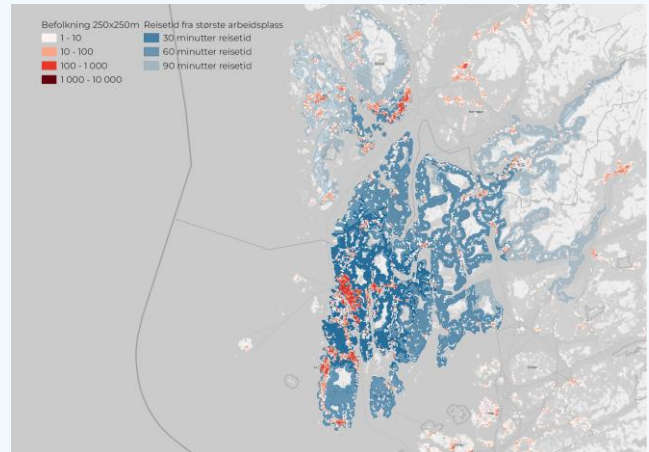
Kilde: Oslo Economics (2025)

Figur 3-13: Kommunene i Haugesundregionen



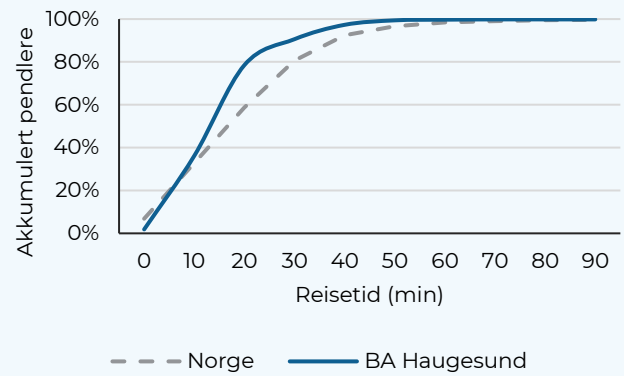
Kilde: Regioninndeling fra Telemarkforskning, NVDB

Figur 3-12: Reisetider og befolkning rundt Haugesund



Kilde: SSBs befolkningsstatistikk, Traveltime, OpenStreetMap

Figur 3-14: Reisetid for pendlere til Haugesund BA-region



Kilde: Oslo Economics (2025), modell av Norconsult

Tabell 3-3: Pendlingsstrømmer mellom kommuner i Haugesund-området, 2024. Antall sysselsatte

Fra/til	Stavanger	Haugesund	Bokn	Tysvær	Karmøy	Utsira	Vindafjord	Sveio
Stavanger	53588	174	1	35	55	0	40	5
Haugesund	449	12431	15	1171	2707	5	222	211
Bokn	16	63	218	54	49	0	18	1
Tysvær	130	1735	40	2367	721	1	272	59
Karmøy	467	5390	20	928	12170	3	198	83
Utsira	1	5	0	2	4	97	1	0
Vindafjord	74	327	1	236	158	0	3393	21
Sveio	44	861	1	179	193	0	68	1016

Kilde: SSB-tabell 03321. Merknad: Pendlingsstrømmene viser i hvilke kommuner personer er registrert bosatt og i hvilken kommune personene arbeider.

3.4 Ålesundregionen

Fjerde største region på Vestlandet er Ålesund-regionen (se Figur 3-17), med omtrent 90 000 innbyggere. Ålesund er senter for regionen og største by i Møre og Romsdal. Befolkningsveksten i Ålesund bo- og arbeidsmarkedsregion har vært omtrent på samme nivå som snittet i Norge de siste 40 årene. Fremover ventes det litt svakere vekst i Ålesundregionen sammenliknet med gjennomsnittet for resten av landet, ifølge SSBs befolkningsprognoser (se Figur 3-15).

3.4.1 Nærings- og arbeidsliv

Ålesund er regionsenter med byfunksjoner, med typisk servicenæring i tilknytning til bylivet. Det er Ålesund sentrum som har den største konsentrasjonen av arbeidsplasser.

I noe større grad enn de andre byregionene på Vestlandet, kan vi si at Ålesund er preget av industri. Det er mye næringsliv og virksomhet knyttet til maritim sektor, og det er mange arbeidsplasser i sjømatnæringen.

Som i de andre byregionene er også her sykehuset en viktig arbeidsplass, der Ålesund sykehus litt utenfor sentrum er fylkets største sykehus med om lag 2 500 ansatte.

Noen av de store arbeidsplassene i regionen er:

- Kommunene i regionen
- Helseforetaket
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Vard Group
- Kongsberg Maritime
- Sølvrans (rederi)
- NTNU
- Prima Assistanse
- Sparebanken Møre
- Rostein

3.4.2 Arbeidspendling

Som vi ser av figuren nedenfor nås de største befolkningskonsentrasjonene rundt Ålesund innenfor 30 minutter.

Reisetidsberegningen ser ikke ut til å inkludere fergeforbindelser fullt ut. Dette innebærer at befolkningstunge områder som Ørsta, Volda og Ulstein i praksis nås innen 90 minutter, selv om dette ikke kommer fram i kartet. Mellom Hareid og Ålesund går det også hurtigbåt, med en reisetid på om lag 25-30 minutter.⁵

Ser vi på reisetid til jobb for de sysselsatte i Ålesund bo- og arbeidsregion, ser vi at det er en litt mindre andel som bruker under 10 minutter til jobben sammenliknet med Norge som helhet, mens de aller fleste sysselsatte i Ålesund bo- og arbeidsmarked har mellom 10 og 30 minutter reisetid til jobb.

Det er betydelig pendling mellom kommunene i regionen, og da særlig innpendling til Ålesund kommune (se Tabell 3-4). Det er også noe innpendling fra kommuner utenfor region. Ved Transportøkonomisk institutts inndeling i bo- og arbeidsmarkedsregioner er Fjord og Sykkylven også inkludert i regionen, i kontrast til inndeling vi benytter her (Telemarksforsknings inndeling).

3.4.3 Rollen til E39

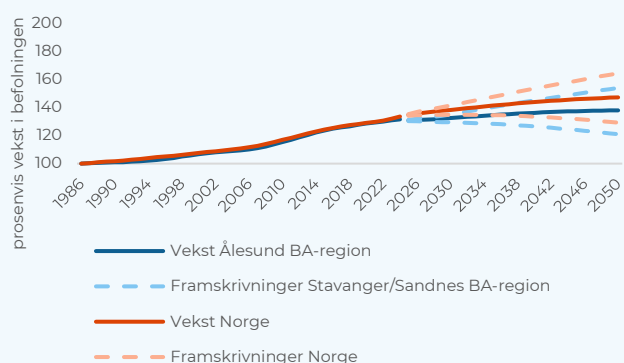
E39 er viktig for tilknytningen mellom kommunene Ålesund og Sula, og i tillegg en viktig veiforbindelse lokalt for mange av boligområdene i Ålesund kommune. E39 er også viktig for å knytte Ålesund-regionen til naboregionene Søre Sunnmøre og Molderegionen.

Molde er den nest største byen i Møre og Romsdal, og byregionen har om lag 60 000 innbyggere. Med opprustet og ferjefri veiforbindelse, er det forventet at reisetiden mellom Ålesund og Molde kan halveres til om lag en time. Molderegionen fungerer som et sentralt knutepunkt for både arbeidsliv, utdanning og helsetjenester i Nordmøre og Romsdal. E39 har derfor hatt en særlig viktig rolle for å sikre god fremkommelighet, spesielt etter etableringen av det nye sykehuset utenfor Molde, som betjener Nordmøre og Romsdal.

⁵ Reisetid med hurtigbåt er hentet fra FRAM Reiseplanlegger.

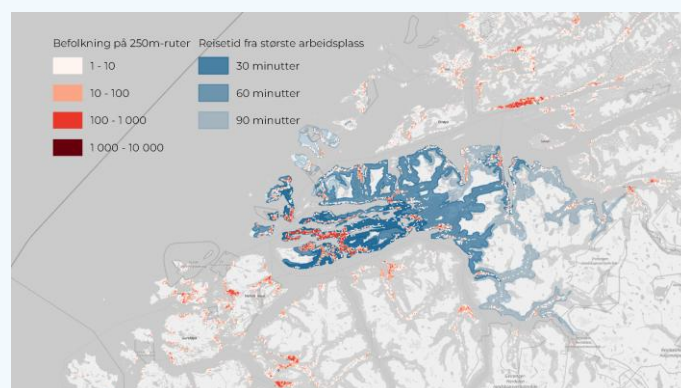
Ålesundregionen

Figur 3-15: Befolkningsvekst i Ålesund BA-region (indeks, 1986=100)



Kilde: Oslo Economics (2025)

Figur 3-16: Reisetider og befolkning rundt Ålesund



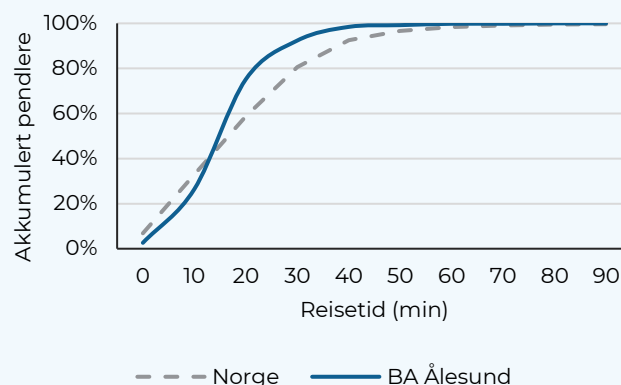
Kilde: SSBs befolkningsstatistikk, Traveltime, OpenStreetMap

Figur 3-17: Kommunene i Ålesundregionen



Kilde: Regioninndeling fra Telemarkforskning, NVDB

Figur 3-18: Reisetid for pendlere til Ålesund BA-region



Kilde: Oslo Economics & Norconsult (2025), modell av Norconsult

Tabell 3-4: Pendlingsstrømmer mellom kommuner i Ålesundregionen, 2024. Antall sysselsatte

Fra/til	Ålesund	Sula	Giske	Haram
Ålesund	25514	916	546	801
Sula	2300	2067	41	40
Giske	1848	41	2113	54
Haram	1234	30	20	2956

Kilde: SSB-tabell 03321. Merknad: Pendlingsstrømmene viser i hvilke kommuner personer er registrert bosatt og i hvilken kommune personene arbeider.

3.5 Øvrige regioner

Regionene som nevnes ovenfor er viktige, men vi vil samtidig minne om at det fremdeles er nær en halv million innbyggere som bor på Vestlandet utenom disse fire regionene. E39 forbinder mange av dem. Figur 3-19 viser befolkning i alle regionene som E39 går gjennom, fra Kristiansand til Trondheim. Figuren viser at det er betydelige forskjeller mellom befolkningsstørrelse i de ulike regionene. Det er også verdt å merke seg at SSBs befolkningsprognoser viser sterkest fremtidig befolkningsvekst, både i absolutte og relative termer, i de største regionene.

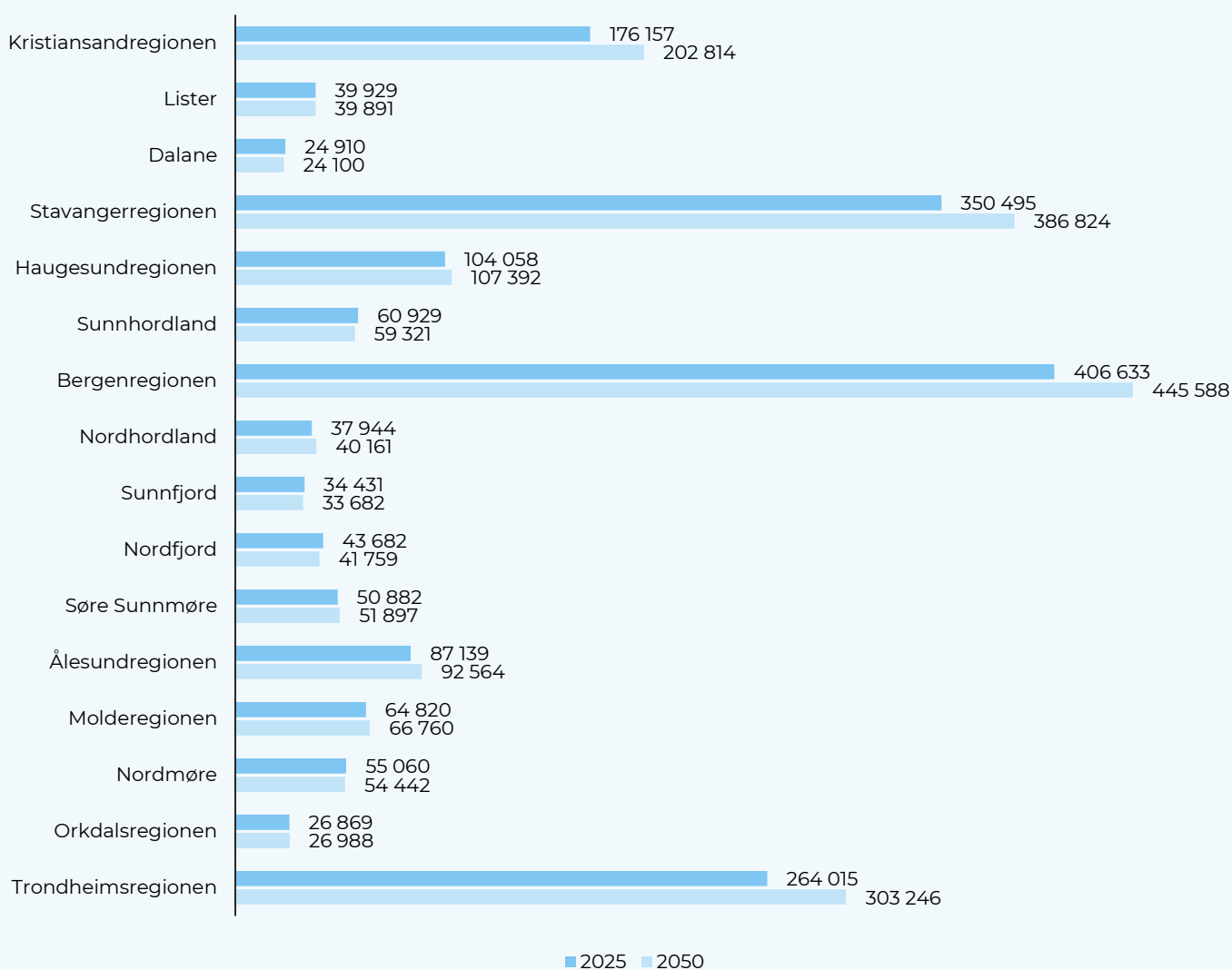
I tillegg til de fire byregionene som omtales ovenfor, kan vi merke oss Vestlandsregionene Molde-regionen, Sunnhordland, Nordmøre og Søre

Sunnmøre som alle er regioner med over 50 000 innbyggere.

Disse regionene har alle viktige funksjoner og det er blant annet et betydelig innslag av industri i flere av Vestlandsregionene. Det kan blant annet nevnes verftsindustri flere steder, blant annet på Stord i Sunnhordland og Ulstein på Sunnmøre, i tillegg til viktige områder for havbruk.

Sammenliknet med de største byregionene, er de andre Vestlandsregionene i større grad preget av primærnæring og industri. Regionene er i mindre grad preget av arbeidsplasser knyttet til olje og gass-utvinning, og i mindre grad informasjons- og kommunikasjonstjenester og teknisk tjenesteyting.

Figur 3-19: Befolkning i regionene som E39 går gjennom, 2025 og 2050



Kilde: SSBs befolkningsstatistikk (tabell 07459), regioninndeling fra Telemarksforsknings regionalanalyse

4. Samfunnsmessige konsekvenser av strategien

Ferjefri E39 ble lansert for å møte lang reisetid, høye kostnader, lav forutsigbarhet og utfordringer med trafikkisikkerhet. Ti år senere er mange av disse utfordringene fortsatt til stede, men nye faktorer som teknologisk utvikling, endret befolkningsvekst og økt klimafokus har endret rammebetingelsene for tiltakene. Dette kapitlet drøfter hvordan en oppgradert E39 kan gi betydelige tids- og kostnadsbesparelser, styrke verdiskaping og eksport på Vestlandet, og bidra til mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

4.1 Landsdelen står overfor de samme utfordringene i dag

Da prosjektet Ferjefri E39 ble lansert, var de identifiserte hovedutfordringene lang reisetid, høye reisekostnader, lav forutsigbarhet og svak trafikkisikkerhet. Siden da har utfordringsbildet i liten grad endret seg.

Reisetiden er fortsatt lang og i liten grad redusert. Fra Kristiansand til Klett er reisetiden om lag 20 timer, avhengig av ventetid på ferjene. Da prosjektet ble lansert, ble tilsvarende reisetid oppgitt (Statens vegvesen, 2012). På lengre reiser mellom byer langs E39, vil det i flere tilfeller være raskere å benytte alternative veier.

Det er gjennomført enkelte prosjekter som har redusert reisetiden siden Ferjefri E39 ble lansert. På strekningen mellom Kristiansand og Stavanger har prosjektene E39 Kristiansand – Mandal, E39 Eiganestunellen og E39 Lyngdal øst – Lyngdal vest, alle bidratt til kortere reisetid. Førstnevnte prosjekt har bidratt med størst reduksjon, en reduksjon Nye Veier oppgir å være mellom 20 og 25 minutter (Nye Veier, 2020). Mellom Bergen og Os oppgir Statens vegvesen at prosjektet E39 Svevatjørn-Rådal har redusert reisetiden med omtrent 17 minutter

(Statens vegvesen, 2022b). I tillegg er det gjennomført mindre tidsreduksjoner mellom Betna og Stormyra i Trøndelag (Statens vegvesen, 2025).

Trafikantene står overfor noe lavere reisekostnader i dag enn i 2012. Kostnader knyttet til tapt tid i trafikken er svakt redusert, ettersom reisetiden i liten grad har endret seg. Utgifter til bompenger og ferjebillett langs E39 har blitt lavere siden prosjektet ble lansert. I dag koster en biltur med en personbil som benytter fossilt drivstoff fra Kristiansand til Klett i underkant av 1100 kroner, omtrent det samme som i 2012 (Statens vegvesen, 2012). Siden lønnsnivået har økt over tid, var 1100 kroner mer kostbart for bilistene i 2012 enn for dagens bilister. For de som har adoptert til elbil er prisen om lag 700 kroner i dag, et betydelig lavere utgiftsnivå. Samlet har reisekostnadene blitt redusert siden 2012⁶. Imidlertid er verdt å merke seg at dersom utbedret og ferjefri E39 i stor grad skal finansieres med bompenger, vil reisekostnadene bli langt høyere.

Det som tidligere ble omtalt som en lav forutsigbarhet, er en like stor utfordring i dag som før. Siden prosjektet ble lansert har ingen av ferjesambandene blitt avløst, som er den viktigste årsaken til lav forutsigbarhet. Bare Rogfast-prosjektet er igangsatt, med en forventet ferdigstillelse i 2033. Vi vil imidlertid påpeke at det først og fremst er fleksibiliteten som er lav, ikke forutsigbarheten, selv om det er manglende forutsigbarhet også.

Svak trafikkisikkerhet er i stor grad et problem fortsatt. Overnevnte veiprojekter langs E39 har bidratt til økt trafikkisikkerhet på de strekningene. I tillegg er Glaskartunnelen i Bergen oppgradert og Bogstunnelen i Høyanger snart ferdig oppgradert, begge som en del av de nasjonale riksvegoppgraderingene av tunneler.⁷ Samtidig er flere identifiserte områder med lav trafikkisikkerhet i tidligere konseptvalgutredninger⁸ ikke blitt oppgradert enda.

Utfordringsbildet for et veiprojekt handler ikke bare om situasjonen slik den fremstår i nåtid. Store veiprojekter har lang levetid og skal adressere

⁶ Kostnadsnivå er hentet fra bompengekalkulator.no | Mest oppdatert

⁷ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/finn-vegprosjekt/?q=&road=E39&sort=RoadProject>

⁸ Det er gjennomført en rekke konseptvalgutredninger for delstrekninger langs E39. Samlet dekker de store deler av E39. For en gjennomgang av disse, se Statens vegvesen (2012).

utfordringer som strekker seg mange tiår frem i tid. Endringer i sentrale forhold siden tidlig 2010-tall har endret vårt syn på fremtidens utfordringer.

I 2012 forventet vi en betydelig høyere befolkningsvekst enn vi gjør i dag. Tidligere var det forventet at Norge ville være 6 millioner innbyggere i 2029 (Statistisk sentralbyrå, 2012), mens vi i dag forventer å nå dette antallet først i 2041 (Statistisk sentralbyrå, 2024). En viktig årsak er at fruktbarheten har falt betydelig siden 2012, og det forventes ytterligere fall i fremtidig fruktbarhet. Isolert sett vil en lavere forventet befolkningsvekst redusere det samlede omfanget av utfordringene, ettersom færre personer eksponeres for dem. I tillegg kan færre reisende redusere flaskehalsproblematikk.

Siden lanseringen av Ferjefri E39 har både forståelsen for og oppmerksomheten rundt konsekvenser av klimagassutslipp økt betydelig. Ferjer er tradisjonelt et transportmiddel med høye utslipp (Klimakur 2030, 2020), og E39 omfatter et stort antall ferjesamband. Da prosjektet ble introdusert i 2012 ble utslipp fra ferjedrift ansett som krevende å redusere

Den teknologiske utviklingen har imidlertid vært rask. Verdens første helelektriske ferje, MF Ampere, kom i drift i 2015, og innen 2021 var rundt 60 av om lag 200 norske ferjer enten helelektriske eller hybride (Sæther & Moe, 2021). Statens vegvesen anslår at utslippene fra ferjer i Norge er halvert i perioden 2015–2025 (Statens vegvesen, 2025).

Den økte bevisstheten om klimagassutslipp taler for at det store antallet ferjer langs E39 i utgangspunktet kunne representert en større utfordring enn tidligere lagt til grunn. Samtidig innebærer den hurtige teknologiske utviklingen at utslipsproblemet er betydelig redusert.

4.2 Store tidsreduksjoner for mange trafikanter gir høy samfunnsnytte

Samfunnsnyttene av et veiltak bestemmes i hovedsak av to sentrale faktorer: hvor mange personer som opplever en forbedring og hvor stor forbedring hver enkelt reisende opplever. Samfunnsnyttene påvirkes også av hvordan disse forbedringene verdsettes, men verdsettingen varierer imidlertid relativt lite på tvers av ulike veiltak, med unntak av veier der det transporteres store mengder verdifullt gods. I tillegg kan andre aktører enn de reisende selv oppleve forbedringer, det offentlige kan for eksempel oppnå lavere driftskostnader.

Redusert reisetid er ofte den viktigste enkeltgevinsten i veiprosjekter, ettersom tid verdsettes høyt. I tillegg kan redusert kjørelengde gi betydelige kostnadsbesparelser gjennom blant annet lavere energiforbruk og mindre kjøretøyslitasje.

En fullstendig realisering av Vestlandsvegen E39 vil kunne gi store tidsreduksjoner, både for personer og gods. Trafikkmengden varierer betydelig i korridoren, og enkelte delstrekninger har relativt få brukere. Dette innebærer at nytten av tiltaket varierer tilsvarende.

I det følgende omtaler vi de viktigste driverne for samfunnsnyttene mer detaljert, altså antall reiser på E39 og tidsreduksjonene de reisende oppnår. Deretter presenterer vi funn fra tidligere samfunnsøkonomiske analyser av Vestlandsvegen E39 som helhet. Til slutt beskriver vi hvordan bompengefinansiering påvirker samfunnsnyttene. Kostnadene og alternativ anvendelse av ressurser behandles ikke her, men diskuteres i senere kapitler (se særlig kapittel 4.5 og 4.7).

4.2.1 Samfunnsnyttene preges av trafikkmengden

Den samfunnsøkonomiske nytten av et veiprosjekt avhenger i stor grad av trafikkmengden. Stort trafikkomfang på en strekning der reisetiden reduseres, betyr at mange reisende drar nytte av tidsreduksjonen og/eller at mye gods kan fraktes raskere og billigere.

En viktig indikator på hvor ofte et tiltak kommer til å gi nytte, er hvor trafikkert en vei er før tiltaket gjennomføres. Dersom en vei har mange reisende på forhånd, vil den sannsynligvis ha mange reisende etter en forbedring også.

I dag er de største daglige trafikkmengdene (ÅDT) i og rundt de mest befolkede områdene langs E39 (se Figur 4-1). Dette gjelder særlig Bergen og Stavanger. På de mest trafikerte delene av E39 ved disse to byene, passerer det i gjennomsnitt rundt 38 000 biler om dagen. Dette er langt over medianen på E39 som helhet, som er rett over 4 800 daglige passeringer. Dermed vil forbedring i eller nært de befolkede områdene, og særlig Bergen og Stavanger, gi forbedringer som mange personer drar nytte av.

Figur 4-2 viser hvilke strekninger på E39 det i dag er mange reisende på. Dette er presentert ved medianen av daglig trafikkmengde (ÅDT) på strekningene mellom byene. Det er betydelig større trafikkmengde på strekningen Kristiansand–Stavanger (nesten 7 000) og Stavanger–Bergen (6 000) enn det er på strekningene fra og med

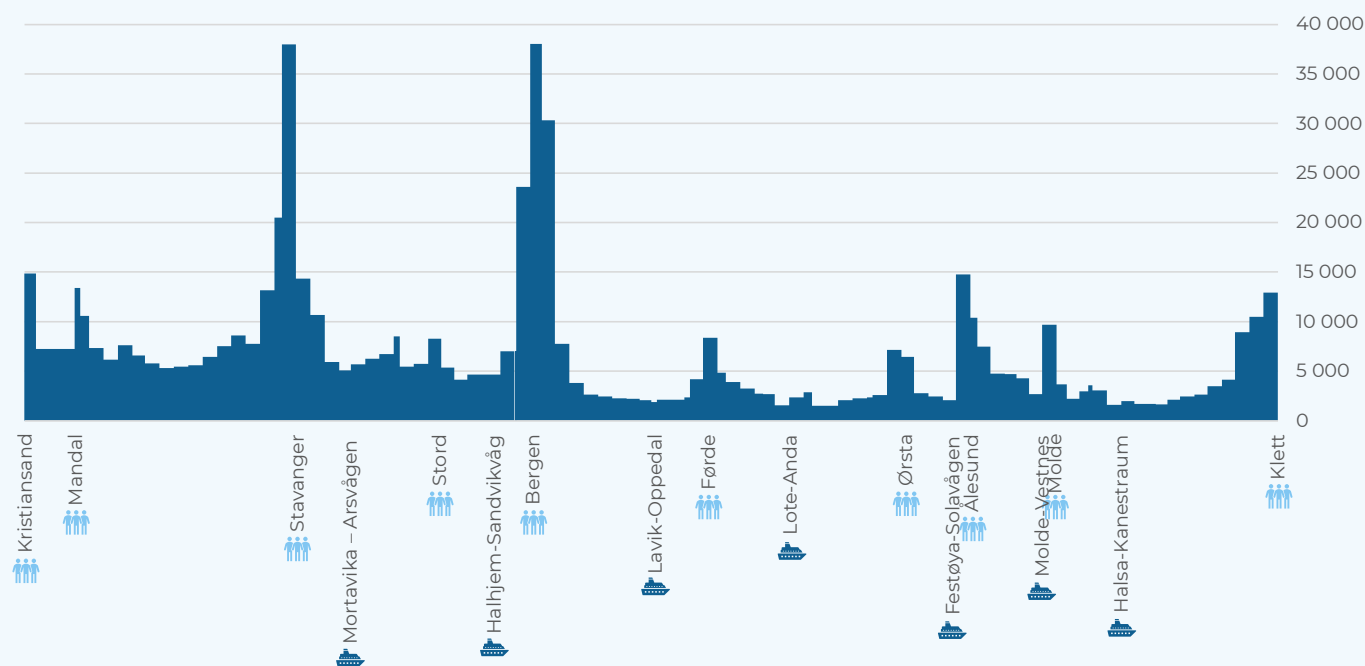
Bergen og nordover (fra omtrent 2 500 til om lag 3 500).

Mortavika–Arsvågen er i dag det klart mest brukte fergesambandet på E39, og mange vil dra nytte av kortere reisetid når Rogfast ferdigstilles. Den daglige trafikkmengden (ÅDT) er over 5 000

kjøretøy. Andre populære samband er Halhjem–Sandvikvåg (nesten 3 500 kjøretøy) og Molde–Vestnes (over 2 500 kjøretøy). Daglig trafikkmengde på sambandene er presentert i Figur 4-3.

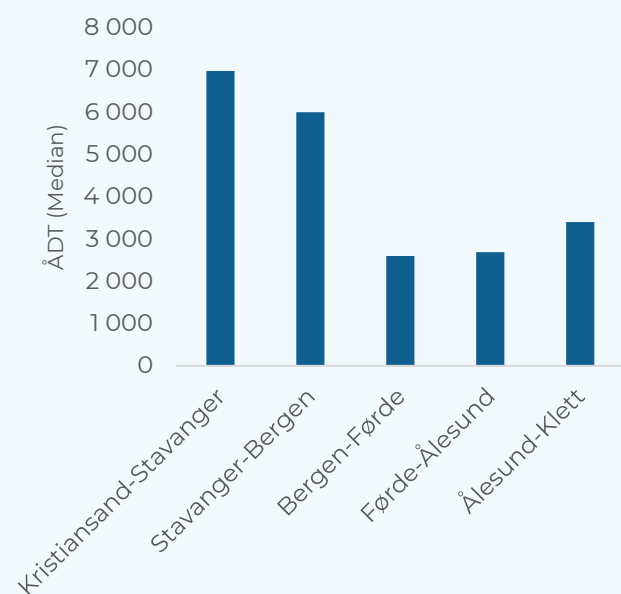
I tillegg til europaveiferjer, vil noen fylkesveiferjer legges ned ved etableringen av faste

Figur 4-1: Daglig trafikkmengde på E39 i 2025 (Fra Kristiansand til Klett)

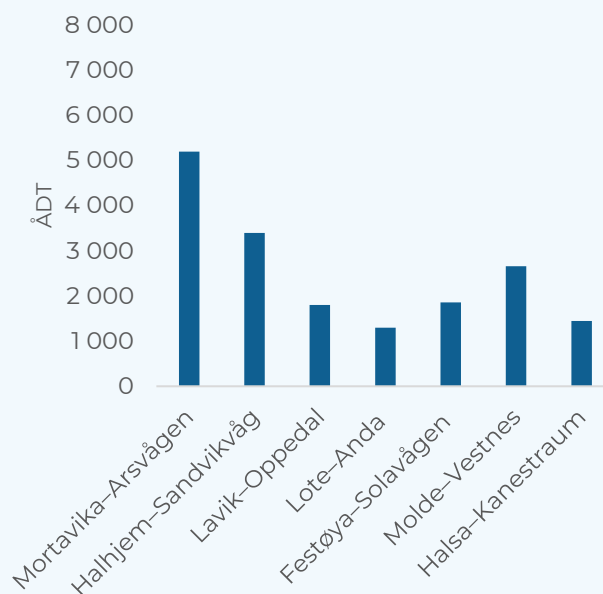


Kilde: NVDB. Bearbeiding og illustrasjon: Oslo Economics. Note: Søylen er gjennomsnittlig årsdøgnetrafikk (ÅDT) per mil.

Figur 4-2: Daglig trafikkmengde på E39 i 2025, median mellom store byer



Figur 4-3: Daglig trafikkmengde på ferjesambandene på E39 i 2025



Kilde: NVDB. Bearbeiding og illustrasjon: Oslo Economics. Note figur 4-3: Bare ferjer på E39 er inkludert. Flere av de faste veiforbindelsene vil erstatte ferjesamband på fylkesveier i tillegg.

veiforbindelser over fjordene. Dette gjelder Hordfast, der Halhjem–Våge og Jektevik–Hodnanes også skal legges ned. Samlet hadde alle ferjene Hordfast avløser en ÅDT på rett over 4 700. Dette gjelder også Hafast, som fører til avløsning av Hareid–Sulesund. Hafast skal samlet avløse ferjer med ÅDT på om lag 4 200. I tillegg skal Møreaksen avløse Solholmen–Mordalsvågen. Samlet skal Møreaksen avløse ferjer med i underkant av 3 300 i ÅDT.

Et veiltak vil også føre til at en vei blir mer attraktiv. Dette kan føre til at trafikk som tidligere gikk på andre veier, flyttes over til den forbedrede veien. Hvis et veiprojekt fører til trafikkvekst, vil dermed enda flere dra nytte av forbedringene. Dersom en trafikant endrer sitt reisemønster, er det sannsynligvis fordi vedkommende tjener på endringen.

Noen av ferjesambandene er nært tettsteder med høy trafikkmengde. Dette gjelder i hovedsak Mortavika–Arsvågen nært Stavanger og Halhjem–Sandvikvåg nært Bergen. Til en viss grad gjelder det også Molde–Vestnes nært Molde og Festøya–Solavågen nært Ålesund, men det er betydelig lavere trafikkgrunnlag der. Det er nokså lavt trafikkgrunnlag nært de resterende ferjesambandene (se Figur 4-1).

Ferjesamband nært trafikerte områder kan være flaskehals for mange reisende. Ferjeavløsninger i slike områder gir bedre grunnlag for trafikkvekst i absolutte antall sammenlignet med områder med lav tilgrensende trafikkmengde.

Madslie m.fl. (2020) estimerte hvordan trafikkmengden i 2050 ville ha blitt påvirket av å bygge ut hele Vestlandsvegen E39, inkludert oppgradering av vei mellom fjordkryssingene. De beregnet at den lokale trafikken i stor grad blir påvirket, ved at flere korte reiser går på E39 og færre på andre lokale veier. Lange reiser med personbil ble anslått å øke betydelig på hele strekningen. Forventet økning i trafikkmengde (kjøretøykilometer) i Møre og Romsdal og det som tidligere var Sogn og Fjordane, var 18 prosent. Tilsvarende for gamle Hordaland var 10 prosent. Endringen som følge av ny E39 i Rogaland ble ikke beregnet. Oppgradert E39 i Rogaland var inkludert i sammenligningsgrunnlaget. Anslagene er uten bompenger, og dermed er de for høye hvis E39 i betydelig grad skal finansieres med bompenger

Det er imidlertid vært å merke seg at det er stor usikkerhet i hvordan ferjeavløsninger, som ofte fører til store tidsreduksjoner, påvirker trafikkmengden (Welde m.fl., 2017). Usikkerheten er allerede stor for avløsningen av én enkelt ferje. Her

ser vi på en portefølje med mange ferjeavløsninger, i tillegg til betydelige utbedringer mellom fjordkryssingene. Det finnes ikke et historisk sammenligningsgrunnlag å se til, og prosjektene kan føre til uante endringer som påvirker trafikkomfanget.

Madslie m.fl. (2020) anslo også hvordan trafikkmengden i 2050 endrer seg over samtlige fjorder dersom ferjene avløses. De har beregnet at daglig trafikkmengde (ÅDT) vil minimum doble seg ved samtlige fjordkryssinger dersom de gjøres ferjefri. Dette gjelder også i et tilfelle hvor resten av E39 er utbedret. Særlig stor er trafikkøkningen dersom kryssingen av Sulafjorden (sør for Ålesund) gjøres ferjefri. Der er det beregnet mer enn fire ganger så mye trafikk hvis ferjen blir avviklet (Madslie m.fl., 2020).

De forventede endringene fremstår realistiske hvis en sammenligner dem med historiske ferjeavløsningsprosjekter. Concept fant i 2017 at trafikkmengden (ÅDT) i gjennomsnitt doblet seg der ferjer erstattes med fast vegforbindelse. I tiden etter åpningen økte trafikken også betydelig mer enn gjennomsnittet i resten av landet. Samtidig var det stor variasjon, og noen veiforbindelser opplevde liten endring i trafikkmengde rett etter åpning. Dermed er det ikke gitt at alle ferjeavløsningene vil føre til store endringer i antall fjordkryssinger (Welde m.fl., 2017).

4.2.2 Prosjektene vil føre til store reduksjoner i reisetid

Som nevnt innledningsvis i kapittelet, kan et samferdselsprosjekt føre til flere forbedringer for reisende. Kortere reisetid er en viktig årsak til at prosjektene gir samfunnsøkonomisk nytte. I tillegg vil avstandsavhengige kostander for den enkelte reisende reduseres. Både lang reisetid og høye reisekostander er identifiserte utfordringer som ny E39 skal bidra til å redusere.

Veiprojekter, og særlig ferjeavløsningsprosjekter, fører til at folk og næringslivet kan spare tid i transport. For næringslivet innebærer dette lavere transportkostnader, både for å få varer inn til og ut av lokalene sine. For personreiser innebærer det at folk sparer tid på reiser til ulike formål, som til og fra arbeidsplassen, arrangementer og helsetjenester. Den sparte tiden kan utnyttes på flere vis, folk kan velge å jobbe mer, eller de kan benytte tiden til fritidsaktiviteter de ønsker å bruke mer tid på.

En fullstendig ferjefri E39 skal opp mot halvere den samlede reisetiden på hele strekningen (Madslie m.fl., 2020; Statens vegvesen, u.d.). Enkelte prosjekter er allerede gjennomført – mellom Stavanger og Kristiansand, sør for Bergen og i

Trøndelag. Dermed er en liten del av reduksjonen allerede realisert, og gir allerede redusert reisetid for folk hver dag.

Reduksjonene vil ikke fordele seg helt likt. Noen områder vil oppleve større reduksjoner i reisetid, mens andre vil oppleve mindre reduksjoner. De store reduksjonene vil forekomme der større hindringer fjernes, altså der reisende i dag må kjøre lange omveier eller benytte seg av ferje. I prosjekter der ferjer avløses, sparer reisende ikke bare tid fordi overfarten går raskere, men også fordi de slipper å vente på avganger. I tillegg vil områder der veikvaliteten i dag er lav og/eller at strekningen er svingete ha potensial for å få betydelige reduksjoner i reisetid.

Det finnes ingen anslag på hvor mange årlige reisetimer som trafikanter totalt sett kan spare av å realisere hele porteføljen. Det finnes imidlertid grove anslag på hvor mange timer reisende kan spare mellom Stavanger og Bergen. Hvis tre utvalgte prosjekter⁹ på strekningen gjennomføres, kan privatpersoner alene spare mellom 2,2 og 3 millioner timer i året (Menon, 2025). Dermed er det relativt trygt å si at flere millioner årlige reisetimer kan spares på å realisere hele Vestlandsvegen E39.

4.2.3 Reisende vil ikke være bundet av ferje

Det tar lengre tid å krysse en fjord ved ferje enn ved en fast vegforbindelse. Selve overfarten tar lengre tid med ferje. I tillegg må reisende vente på ferjens avgang. Reisende som tilfeldig ankommer en ferje, vil i gjennomsnitt måtte vente halvparten så lenge som avgangshyppigheten til ferjen. De aller fleste av ferjene har i dag avgang hvert 20 minutt, og de som ankommer tilfeldig må i gjennomsnitt vente 10 minutter.

Reisetiden med ferjer er også usikker. For det første kan en ferje være full, slik at reisende må vente på neste ferje. Ferjer kan videre bli forsinket og innstilt. Det er som regel færre eller ingen avganger på kvelden og natten, og innstilte eller fulle ferjer fører da til enda større konsekvenser for reisende.

Å være bundet til ferjens reisetider kan oppleves ubeleilig. Reisende kan ikke fritt velge når de vil krysse en fjord. At reisende ikke har denne friheten oppleves for dem som en kostnad utover

ventetiden en ferje medfører (Bråthen & Lysche, 2004; Statens vegvesen, 2021a).

I et prosjekt vi tidligere har gjennomført omtaler flere intervjuobjekter at fast veiforbindelse har gitt en fleksibilitet som oppleves verdifull. Dette gjelder både for næringslivet og innbyggere som må krysse fjorden. Blant annet opplever beboere i Strand kommune seg som mer påkoblet Stavanger som følge av prosjektet Ryfast, og næringslivet på Hitra og Frøya mener at fastlandsforbindelsen har vært viktig for å utnytte området potensial innen fiskeoppdrett (Oslo Economics & Norconsult, 2025).

4.2.4 Beregnet nytteverdi av ferjefri E39

Det finnes etablerte metoder for å beregne samfunnsøkonomisk nytte og kostnad av prosjekter, også for samferdselsprosjekter spesifikt. Tekstboksen på neste side beskriver metodene.

Det er gjennomført to analyser hvor nytteverdien av å realisere samtlige ferjeavløsningsprosjekter langs E39 beregnes. Analysene ble gjennomført i 2015 og i 2020. Det er også gjennomført en rekke analyser for enkelttiltak. I tekstboksen under beskrives informasjonsgrunnlaget.

Grunnlag for lønnsomhetsvurderinger

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet vurderes vanligvis for enkelttiltak. Vestlandsvegen E39 består av mange slike tiltak, fra korte veistreknings til lange strekninger og fjordkryssinger. Det finnes derfor mange lønnsomhetsvurderinger av enkelttiltak langs E39, men få vurderinger av hele prosjektporteføljen samlet.

Vurderingene er gjennomført på ulike tidspunkt, og metodene og forutsetningene har endret seg over tid. Endringer i blant annet energibruk, som overgang fra fossilt drivstoff til elektrisitet for ferjer og kjøretøy, påvirker beregnet lønnsomhet.

Tiltakene har også ulik modningsgrad, det vil si hvor detaljert de er planlagt. Mer detaljerte planer gir et bedre grunnlag for å vurdere virkninger. Prosjekter fremstår ofte som mindre lønnsomme etter hvert som planleggingen konkretiseres (Meld. St. 14 (2020–2021)).

Forskjeller i modningsgrad, tidspunkt for vurdering og endringer i prosjektomfang gjør at en enkel summering av lønnsomheten for enkelttiltak ikke gir et riktig bilde av lønnsomheten for E39 som helhet. En samlet utbygging vil også kunne påvirke trafikanters rutevalg på måter som ikke fanges opp i analyser av enkelttiltak.

Det er likevel utarbeidet noen mer helhetlige analyser av Vestlandsvegen E39. To analyser ser på en helt fergefri E39, og i tillegg finnes noen mer regionale analyser som ser flere tiltak i sammenheng.

⁹ Prosjektene er Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn. De er utvalgt basert på

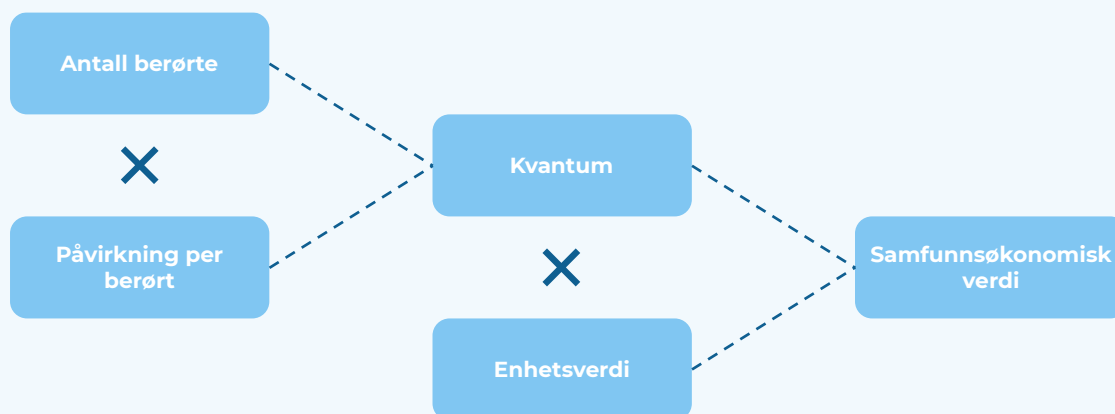
datagrunnlag. Bare disse hadde samfunnsøkonomiske analyser.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt når det samlet sett gir mer verdi for samfunnet enn det koster, altså når de positive virkningene verdsettes høyere enn de negative. Et tiltak kan for eksempel være å bygge ny vei eller oppgradere en eksisterende vei. Virkninger er alle positive og negative endringer som oppstår som en konsekvens av tiltaket, og som ikke ville skjedd i fravær av tiltaket. Som hovedregel verdsettes ressursbruken som det vi går glipp av ved å bruke opp ressursene (verdien i beste alternativ), mens resterende virkninger verdsettes som det befolkningen samlet er villig til å betale for å oppnå eller unngå dem.

Virkninger kan både være prissatte og ikke-prissatte. Prissatte virkninger er når verdien er beregnet i kroner. Prissetting er ønskelig, da det gir en felles måleenhet, og dermed gjør virkninger sammenlignbare. Samtidig kan det være krevende å beregne en kroneverdi. Ikke-prissatte virkninger er når man ikke har beregnet en kroneverdi, enten fordi det ikke er mulig eller er for ressurskrevende. Slike virkninger skal være like viktig for vurderingen av lønnsomhet som prissatte virkninger. En vanlig metode for å vurdere lønnsomhet er å summere de prissatte virkningene. Hvis summen er positiv, regnes tiltaket som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dersom det finnes ikke-prissatte virkninger, noe det som regel gjør, skal det vurderes om disse endrer konklusjonen. Det er vanskelig å sammenligne ikke-prissatte og prissatte virkninger, og man vil ikke alltid være i stand til å vurdere om et prosjekt er lønnsomt eller ikke.

Den samfunnsøkonomiske verdien av en virkning er produktet av kvantum og enhetsverdi. Kvantum er produktet av hvor mange som berøres og hvor mye hver enkelt berøres, mens enhetsverdi er betalingsvilligheten den enkelte har for å oppnå eller unngå endringen. Figuren nedenfor illustrere dette.



Kilde: Veileder i samfunnsøkonomiske analyser fra DFØ

Typiske virkninger ved veiprojekt

Veiprojekter kan redusere generaliserte kostnader. Generaliserte kostnader er alle kostnader som den reisende selv, eller virksomheten vedkommende representerer, påføres av å kjøre en gitt strekning. Dette innebærer blant annet tid brukt i trafikken, energikostnader og eventuelle bompenger og ulempeskostnader – altså den ekstra kostanden av å være bundet av ferjeruter eller ras utover ventetiden i seg selv.

Normalt vil også et veiprojekt føre til endringer i negative eksternaliteter. Det er kostnader som rammer andre enn brukeren selv, og som brukeren ikke tar hensyn til. I veiprojekter vil slike eksternaliteter typisk være forurensning, støy og tidstap trafikanter påfører andre trafikanter, gjennom å bidra til kø. Veiprojekter kan både øke og redusere omfanget av slike kostnader.

Veiprojekter vil som regel også føre til økt veistandard, som reduserer sannsynligheten for trafikkulykker.

I tillegg vil selv utbyggingen av veien føre til negative virkninger. Det kreves som regel stor ressursbruk til et veiprojekt. Prosjektene har gjerne høye investeringskostnader, og veiene må vedlikeholdes. Dette må finansieres med skatter. Samtidig vil det ved ferjeavløsningsprosjekter ikke lenger være behov for ferjedrift, som fører til reduserte offentlige kostnader. Byggingen av veier fører også til klimagassutslipp. Realisering av nye veier vil videre ha negative visuelle virkninger og natur må bygges ned.

Netto ringvirkninger

Netto ringvirkninger, ofte også omtalt som mernytte, er positive eller negative virkninger utover de direkte virkningene som inkluderes i standard lønnsomhetsvurderinger. Det kan oppstå virkninger av veiprojekter som er viktige for en region – som økt produktivitet, tilflytting, mer sammenknyttede regioner og/eller økt pendling – uten at dette nødvendigvis er netto ringvirkninger. Hvis en region oppnår positive virkninger, mens andre regioner får tilsvarende negative virkninger, er det snakk om fordelingsvirkninger og ikke netto ringvirkninger.

Netto ringvirkninger er indirekte virkninger som bare kan oppstå dersom det eksisterer markedssvikt i berørte markeder. Det finnes mange teoretiske forklaringer for at slike virkninger kan oppstå som følge av veiprojekter, men i norsk kontekst er det svakt empirisk belegg for dette – altså tallmessige indikasjoner eller beviser for at virkningene faktisk eksisterer (Holmen, 2021). På grunn av svakt empirisk belegg skal netto ringvirkninger som hovedregel ikke inkluderes i samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger (DFØ, 2024).

I den eldste analysen (Hansen, 2015) ble en SCGE-modell benyttet. Det er en generell likevektsmodell som hensyntar geografiske soneinndelinger. Modellen ble benyttet til å beregne både direkte og indirekte nytte ved å avløse samtlige ferjesamband langs E39, uten å oppgradere veiene imellom. Nyttene ble beregnet både i en situasjon med og uten bompenger. Nyttene blir bare beregnet for et enkelt år, 2020, og ikke den samlede nytten over hele levetiden til investeringene. Bare prissatte nytteeffekter ble beregnet.

I rapportene skilles det på nytte for persontransport og godsnytte, noe som er vanlig. Den direkte godsnyttene er beregnet til å være 591 millioner 2014-kroner i år 2020 dersom det er bompenger. Uten bompenger er den beregnet til 2 507 millioner kroner. Godsnyttene er fordelt på daværende fylker, hvor den største nytten er beregnet å havne i Rogaland, etterfulgt av Hordaland. Også en del andre fylker enn de E39 går gjennom oppnår betydelig godsnytte av Vestlandsvegen E39, særlig Oslo¹⁰.

Den direkte nytten for persontrafikk er beregnet til å være 240 millioner 2014-kroner i 2020 med bompengefinansiering. Nyttene uten bompenger beregnes til 694 millioner kroner. Med bompenger er det beregnet at den største nytten havner i Hordaland, etterfulgt av Rogaland. Uten bompenger er den geografiske fordelingen i hovedsak lik, med unntak av at Møre og Romsdal beregnes til å oppnå en større andel av nytten, omtrent like stor som Hordaland.

I den nyeste analysen (Madslie, m.fl., 2020) ble etablerte transportmodeller (NTM6, RTM og NGM) benyttet for å beregne de samfunnsøkonomiske virkningene av å realisere hele Vestlandsvegen E39, også oppdrageringer av veien mellom fjordene. Beregningene inkluderer ikke bompenger og omfatter kun prissatte virkninger.

Den samlede prissatte nytten av å gjennomføre hele prosjektet er beregnet til i overkant av 250 milliarder kroner (2019-kroner). Den største delen av nytten kommer fra persontransport, som utgjør 204 milliarder. Nyttene for godstransport er beregnet til 42 milliarder, mens redusert ulykkesrisiko er prissatt til 6,5 milliarder.

I analysene som omtales over er det sett på nytteeffektene av Vestlandsvegen E39 som helhet. I prioriteringssammenheng, for eksempel

som grunnlag for Nasjonal transportplan eller i analysene som utarbeides som en del av beslutningsgrunnlaget for investeringsbeslutninger, er det imidlertid nytteberegninger av enkeltprosjekter som legges til grunn. Det vil si at som en del av sammenlikningsgrunnlaget inkluderes prosjekter som allerede er vedtatt, men analysen av tiltaket er utelukkende av det enkelte investeringsprosjekt og forutsatt at resten av veisystemet forblir uendret til evig tid.

Analysen av enkeltprosjekter får fram den isolerte nytten av enkeltprosjektet, men eventuelle nyttesynergier av å realisere flere prosjekter i sammenheng neglisjeres. Hvis vi ser for oss en veistrekning som består av delstrekningene A og B, vil typisk nytten av utbygging av A og B være større enn summen av nytten av å bygge ut A isolert sett og nytten av å bygge ut B isolert sett. Dette har sammenheng med at en utbygging av delstrekning A vil øke trafikkgrunnlaget for delstrekning B og dermed gjøre nytten av denne strekningen større. For Vestlandsvegen E39 er dette relevant flere steder. For eksempel vil nytten av Hordfast påvirkes positivt hvis strekningen Bokn-Bømlafjorden bygges ut først, fordi sistnevnte prosjekt vil øke trafikkgrunnlaget på hele strekningene mellom Stavanger og Bergen. Eller motsatt, nytten av Bokn-Bømlafjorden øker dersom man legger til grunn at Hordfast bygges ut.

For en riktig prioritering av prosjekter i forbindelse med transportplanleggingen, bør slike synergier mellom enkeltprosjekter synliggjøres gjennom å sette sammen pakker av enkeltprosjekter som markedsmessig hører sammen og som gjensidig påvirker hverandres lønnsomhet. Ved å sette sammen pakker av tiltak som til sammen gir størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vil grunnlaget for de langsiktige prioriteringene av samferdselsinvesteringer bli bedre.

4.2.5 Bompengers innvirkning på nytte

Hvorvidt det benyttes bompenger for å finansiere veiprosjektene, vil ha innvirkning på trafikanter nytte. Bompenger i seg selv er en økt kostnad for de reisende, og fører til at de oppnår lavere nytte. Samtidig er det verdt å merke seg at staten får en tilsvarende økning i inntekter, og bompengene i seg selv er bare en overføring eller omfordeling fra brukere til staten.

¹⁰ Det er korrigert for hovedkontoreffekter.

Bompenger kan også støte vekk reisende. Høyere bompengesats, gjør at desto flere vil velge alternative ruter og transportmidler eller å ikke gjennomføre reisen. Når trafikanter ikke bruker veien, får de heller ikke nytten av den. Dermed reduseres den samlede nytten for trafikantene ved høyere bompengesats.

Om målet er størst mulig brukernytte, og tilhørende virkninger for bo- og arbeidsmarkedsregionene, vil full statlig finansiering og null i brukerbetaling være det som gir størst mål-oppnåelse. Imidlertid er det også effektivitetstap knyttet til skattefinansierte investeringer, på grunn av et skattesystem med vridende skatter. Fra et effektivitetshensyn er finansieringsspørsmålet dermed en avveining mellom effektivitetstapet som oppstår med bompenger/brukerbetaling opp mot effektivitetstapet som oppstår med skattefinansiering. En tilnærming er da å bruke et nivå på bompengefinansiering opp til det nivået der

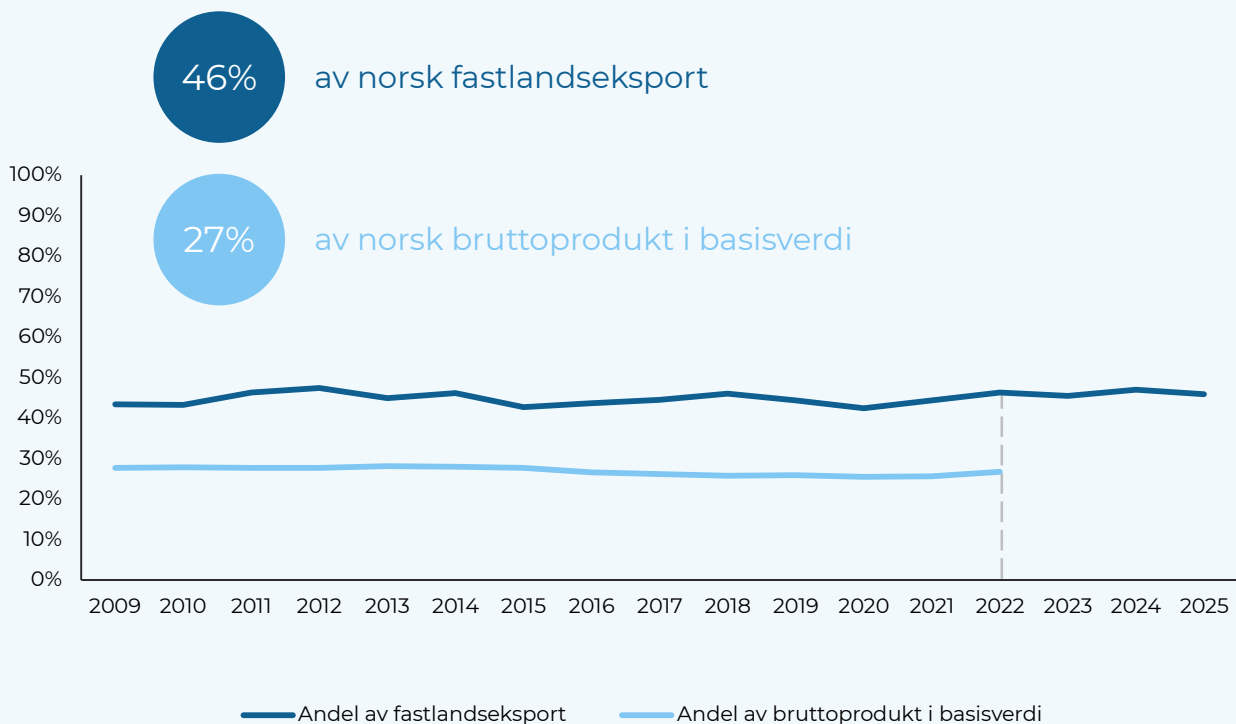
effektivitetstapet på marginen er like stort med videre bompengefinansiering som det antatte effektivitetstapet ved skattefinansiering.

I tillegg til effektivitetsspørsmålet, har avveiningen mellom bompengefinansiering og skattefinansiering også fordelingsvirkninger. Det har både en geografisk og en sosial dimensjon, og som bør inngå i vurderingen av hva som er egnet finansiering av investeringsprosjektene.

4.3 Vestlandet skaper store verdier

Vestlandet er en viktig bidragsyter til norsk verdiskaping. Hvert år i perioden fra 2009 til 2022 har landsdelen¹¹ bidratt til litt over én fjerdedel av Norges verdiskaping¹² som kan spores til et fylke. I 2022 var landsdelens verdiskaping på 894 milliarder kroner (SSB, 2025a).

Figur 4-4: Vestlandets andel av norsk fastlandseksport og bruttoprodukt i basisverdi (2009-2025). 2022 fremhevet



Kilde: SSB - Tabell 10482 og 11713. Note 1: I 2019 ble kommunen Rindal flyttet fra Møre og Romsdal til Trøndelag. I 2020 ble kommunen Halså flyttet fra Møre og Romsdal til Trøndelag. Note 2: Total fastlandseksport og totalt bruttoprodukt i basis verdi er her summen av fastlandseksport / bruttoprodukt i basisverdi som kan spores til et fylke. Note 3: Brutttoprodukt i basisverdi fordelt på fylker er ikke beregnet for 2023 til 2025 enda.

¹¹ Her defineres det som summen av følgende fylker: Vestland, Rogaland og Møre og Romsdal.

¹² Verdiskaping er her bruttoprodukt i basisverdi.

Landsdelen bidrar videre til en stor andel av norsk eksport. I periodene 2009 til 2025 har Vestlandet årlig stått for mellom 40 og 50 prosent av verdiene fra fastlandseksporten som kan spores til et fylke (SSB, 2026). I 2025 eksporterte landsdelen for 265 milliarder kroner. Historisk utvikling i landsdelens andeler av fastlandseksport og verdiskaping er illustrert i Figur 4-4.

Eksportnæringer er viktige for Vestlandet

I en rapport fra Kommunal- og distriktsdepartementet omtales regionale forskjeller i verdiskaping i Norge. Der trekkes det frem at Rogaland og Vestland er blant de fire fylkene som utgjør det økonomiske tyngdepunktet i Norge. Det trekkes også frem at kysten fra Vestland og nordover har en stor produksjon innenfor fiske og akvakultur, noe som delvis omfatter Møre og Romsdal. Videre trekkes det frem av Rogaland og Møre og Romsdal har sterk spesialisering innen industri. Dette gjelder både samlet sett, men også innen flere ulike industrier. Olje- og gassindustrien trekkes frem som en viktig industri, der Rogaland er klart størst, men at også Møre og Romsdal er spesialisert innen industrien (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025).

For å undersøke hva landsdelen eksporterer har vi benyttet data fra Nasjonal godstransportmodell (NGM). Dataen er fra en transportmodellkjøring som grunnlag for framskrivninger for NTP 2025–2036. Vi har koblet beregnet transportmengde til vareverdiene oppgitt i modellsystemets kostnadsmodell, for å få en økonomisk verdi på transportmengdene.

Ved bruk av NGM-dataen ser vi at petroleum, metaller, fisk og sjømat, maskiner, transportmidler og kjemiske produkter utgjør majoriteten av landsdelens eksportverdier. Figur 4-5 viser fordelingen ekskludert petroleum, som er varen som det eksporteres størst verdier av.

Forrige eksportmelding (Menon, 2024a) viser et lignende bilde. Der fremheves maritim næring, sjømatnæringen og offshore leverandørindustrien som de dominerende eksportnæringene i landsdelen. I 2023 sto disse næringene for nesten halvparten av verdiskapingen fra eksport. Maritim næring hadde størst betydning i Vestland, mens maritim næring og offshore leverandørindustri var de viktigste i Rogaland. I Møre og Romsdal var det sjømatnæringen og kraftkrevende industri som sto for de største eksportverdiene.

En rask og pålitelig vei er viktig for næringslivet

Mye av eksporten fra landsdelen transporteres på andre transportformer enn vei, men veitransport står fortsatt for frakt av store verdier. Ved bruk av NGM-dataen finner vi at landsdelens veieksport har en verdi på 21 milliarder norske kroner, og at dette utgjør én femtedel av norsk veieksport.

Vei er viktig for eksportnæringer og andre næringer. Ikke bare fordi varer fraktes på vei, enten til sitt endestopp eller frem til omlasting til fly eller båt, men også gjennom transport av innsatsfaktorer for næringslivet. Dette innebærer arbeidere som reiser til virksomheten hver dag, men også frakt av råvarer og halvfabrikater som skal omdannes til nye produkter.

Den viktigste eksportvaren på vei for landsdelen er fisk. Det utgjør omtrent fire femtedeler av verdien av den veibaserte eksporten (Figur 4-6). Litt under én tredjedel av dette er fersk fisk og sjømat, eller om lag én fjerdedel av del av den samlede veibaserte eksporten.

Det er viktig at fersk fisk og sjømat kommer frem i tide. Årsaken er at varen har høy verdi og kort holdbarhet. Dette er varen med klart høyest tidsverdi, altså verdi av spart tid i transport (Transportøkonomisk institutt, 2019). Næringsliv som selger denne varen, har derfor et særlig stort behov for en rask og pålitelig vei.

4.4 God mobilitet styrker bo- og arbeidsregionene

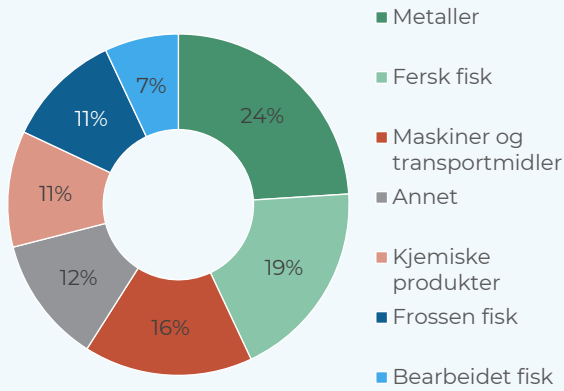
En bo- og arbeidsmarkedsregion er et geografisk område der bolig- og arbeidsmarkedet er tett koblet, typisk ved at pendling mellom kommuner er så omfattende at området fungerer som ett felles arbeidsmarked. Slike regioner kjennetegnes av:

- Utstrakt arbeidspendling mellom de geografiske områdene innad i regionen
- Relativt korte reisetider mellom de ulike geografiske områdene i regionen

Regionforstørring kan oppstå når reisetider reduseres og pendlingsvilligheten øker. Innbyggerne får da tilgang til flere arbeidsplasser, mens bedriftene får et større rekrutteringsgrunnlag. Dette kan gi bedre samsvar mellom tilbud og etterspørsel i arbeidsmarkedet, som kan bidra til høyere produktivitet og bedre ressursutnyttelse.

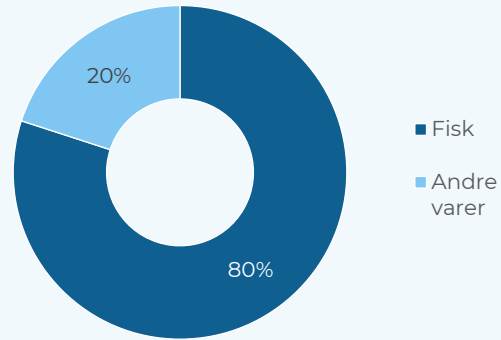
Et mer effektivt transportsystem kan også redusere bedriftenes transportkostnader, både for innsatsfaktorer og ferdige produkter. Dette kan

Figur 4-5: Verdier av eksport fra Vestlandet (ekskl. petroleum)



Kilde: Nasjonal godstransportmodell. Bearbeidet av Oslo Economics.
 Note: Annet inkluderer diverse stykk gods, massevarer, høyverdivarer, matvarer, tømmer og last og termovarer.

Figur 4-6: Verdier av veieksport fra Vestlandet (ekskl. petroleum)



Kilde: Nasjonal godstransportmodell. Bearbeidet av Oslo Economics.
 Note: Andre varer inkluderer diverse stykk gods, massevarer, høyverdivarer, matvarer, tømmer og last, termovarer og metaller, kjemiske produkter og maskiner og transportmidler.

styrke konkurransevnen til bedriftene, gi mulighet til å øke produksjonen og dermed også skape flere arbeidsplasser. Dette kan igjen forsterke utviklingen av arbeidsmarkedet.

De ti største bo- og arbeidsmarkedene i Norge står for rundt tre fjerdedeler av verdiskapningen i landet, og har hatt den sterkeste befolknings- og sysselsettingsveksten de siste 25 årene (Oslo Economics & Norconsult, 2025). Utviklingen i og rundt disse regionene er derfor viktig for norsk økonomi, og E39 er en sentral transportforbindelse for flere av disse viktigste bo- og arbeidsmarkedsregionene. Samtidig viser analyser at forbedringer i transportsystemet kan bidra til økt pendling, selv om årsakssammenhengen ikke alltid er entydig (Oslo Economics & Norconsult, 2025).

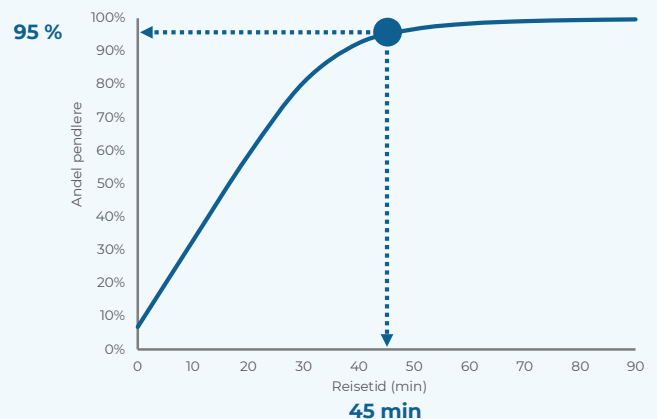
Pendlemønstret i Norge viser likevel at de fleste har relativt kort reisetid til jobb. Omtrent 95 prosent av arbeidstakere bruker 45 minutter eller mindre til arbeidsplassen (Oslo Economics & Norconsult, 2025). De største bo- og arbeidsmarkedene skiller seg imidlertid noe ut, og folk har i gjennomsnitt lengre reisetid til jobb i de største bo- og arbeidsmarkedene, og det er særlig Oslo-regionen som skiller seg ut. Dette kan ha flere forklaringer, men kan blant annet handle om at

- folk har høyere tilbøyelighet til å pendle for å komme til godt betalte jobber i storbyregionene
- transportsystemet er mindre effektivt i pressområdene på grunn av kø og trengsel
- boligmarkedet er presset i storbyregionene og folk velger å bo utenfor byene for å ha større plass, men ønsker å beholde jobb i storbyen

Funnene tilsier at man bør være forsiktig med å legge for stor vekt på arbeidsmarkedsintegrasjon for reisetider over 45 minutter. De færreste velger så lang daglig pendling. Dette er også noe Vista Analyse (2025) legger vekt på, og de peker på at det skal mye til for å kunne si at arbeidsmarkedsregioner blir integrert.

I kapittel 3 viste vi hvor lang tid sysselsatte i de største byregionene på Vestlandet bruker til arbeidsplassen. Vi så at de fleste har relativt kort reisetid til arbeidsplassen i disse regionene, og at det var Bergen som skilte seg ut med noe lengre reisetider enn de andre regionene. Det virker rimelig, i og med at Bergen også er den største av byregionene på Vestlandet og dermed har flere

Figur 4-7 Reisetid for pendlere i Norge



Kilde: (Oslo Economics & Norconsult, 2025)

likhetstrekk med Oslo-regionen. I Figur 4-8 viser vi konsentrasjonen av arbeidsplasser på Vestlandet og hvor E39 går. Veien er markert i gult, mens konsentrasjonen av arbeidsplasser er markert med blå farge. Jo større og mørkere de blå områdene er, desto flere arbeidsplasser finnes i området.

4.4.1 Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner var sentralt i konseptutviklingen

Statens vegvesen har utarbeidet en rekke KVVU-er for ulike delstrekninger langs E39. I samtlige sto målet om å utvide og knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner. Effekter knyttet til bo- og arbeidsmarkedsregioner er nevnt i samtlige av KVVU-ene.

KVVU-en for E39 Søgne-Ålgård (Statens vegvesen, 2011c) viser til Nasjonal transportplan 2010-2019 om at regjeringen har som mål å *utvikle infrastrukturen slik at tettbygde strøk og distriktene blir bundet sammen til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner*. I rapportens drøfting pekes det på at konseptene som studeres ventes å bidra til å binde sammen bo- og arbeidsmarkedsregionene mellom Kristiansand og Stavanger.

Konseptvalgutredning for Boknafjordkryssingen (Statens vegvesen, 2007) har oppgitt som mål at prosjektet skal bidra til å utvikle Nord-Jæren og Haugalandet til en felles bo- og arbeidsmarkeds-

region. Rapporten peker også på at analyser av trafikkmengdene med tiltaket tyder på at man oppnår en integrasjon av regionene.

I KVVU E39 Aksdal-Bergen (Statens vegvesen, 2011a) er følgende oppgitt under kapittelet om effektmål:

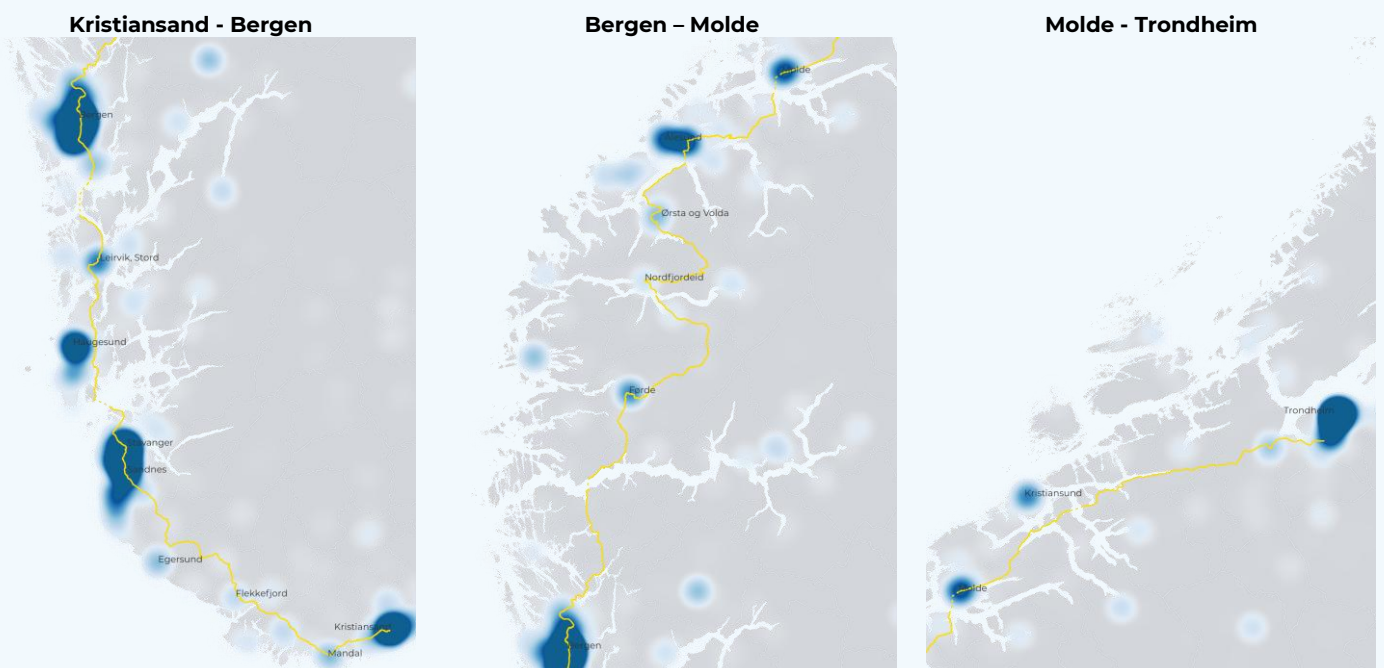
Konseptet skal legge til rette for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

KVVU-en viser til at transportsystemet i regionen skal bidra til at de tre definerte regionene (Haugalandet, Sunnhordland og Midthordland) skal bli mest mulig integrerte som felles bo- og arbeidsmarkedsregioner.

KVVU Skei-Ålesund (Statens vegvesen, 2011e) har regional utvikling, med felles bo- og arbeidsmarkedsregion, som ett av effektmålene. Indikatoren som blir brukt for målet er hvor mange innbyggere som kan nå et kommunesenter innenfor 45 minutter.

Også i KVVU Ålesund-Bergsøya (Statens vegvesen, 2011f) står forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner sentralt. Det stilles som krav i utredningen at konseptene skal utvide pendlerområdet til henholdsvis Ålesund, Molde og Kristiansund.

Figur 4-8: Arbeidsplasskonsentrasjoner (heat-map) og E39



Kilde: Statistisk sentralbyrå. Illustrasjon: Oslo Economics

KVU Bergsøya-Valsøya (Statens vegvesen, 2011g) peker på at Ålesund, Molde og Kristiansund på sikt kan inngå i en mer eller mindre felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

4.4.2 Uenighet om graden av arbeidsmarkedsintegrasjon

En rapport av Heum m.fl. (2012) ved SNF fikk mye oppmerksomhet da store deler av kunnskapsgrunnlaget for Vestlandsvegen E39 ble utarbeidet. Rapporten hevdet at, avhengig av trasévalg, kunne man med et ferjefritt samband Stavanger-Bergen få et kjedet, integrert arbeidsmarked fra Stavanger til Bergen. De årlige gevinstene av å integrere arbeidsmarkedet anslås i rapporten til noe over 10 milliarder kroner. De peker imidlertid på at det kan ta tid før full arbeidsmarkedsintegrasjon kan oppnås, og at det avhenger av hvordan bosetting- og pendlingsmønstre utvikler seg. Rapporten peker på 45 minutter som en grense for akseptabel reisetid for dagpendling, og videre at dersom reisetiden mellom regioner kommer under denne grensen oppnås full arbeidsmarkedsintegrasjon. Videre kan flere regioner i en kjede oppnå full arbeidsmarkedsintegrasjon dersom reisetiden mellom naboregioner i kjeden er under 45 minutter.

Arbeidet fra SNF ble møtt med betydelig kritikk, blant annet fra Minken (2013) som mener sammenhengene SNF benytter er for enkle og at de kommer fram til overdrevne virkninger.

I senere tid har modellene for å analysere integrasjon av arbeidsmarkeder, eller økonomiske soner, blitt forbedret, blant annet med å gjøre mer nyanserte beregninger av reisetider og avstandsdiskontering. Se blant annet Tveter & Mørkrid (2018) og Tveter & Aalen (2020).

Et spørsmål er hvorvidt veiinvesteringer bidrar til forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Et annet er hvorvidt en forstørring av regionen fører til produktivitetseffekter og netto ringvirkninger som ikke fanges opp i de vanlige samfunnsøkonomiske analysene, jf. omtalen vår i kapittel 4.2. Holmen (2021) viser at det empiriske fundamentet for nettoringvirkningsanalyser på norske samferdselsprosjekter er svakt, og at de viktigste nytte-virkningene fanges opp i de ordinære nytte-kostnadsanalysene.

SØA (2025) analyserer Møreaksen sammen med Kjerringsundsambandet og viser at betydelige reisetidsreduksjoner vil resultere i et mer integrert bo- og arbeidsmarked i hele regionen, særlig for kommunene Molde, Vestnes og Aukra, men også sørover mot Ålesund og med kommunene mellom.

4.4.3 Arbeidsmarkedsintegrasjon har mindre plass i ny NTP

Vi har omtalt ovenfor at Nasjonal transportplan 2010-2019 omtaler det som et mål å utvikle infrastrukturen slik at tettbygde strøk og distriktene blir bundet sammen til robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Også i NTP 2014-2023 omtales utviklingen av transportsystemet som viktig for å skape robuste bo- og arbeidsmarkeder, styrke næringslivets konkurranseevne og opprettholde bosetting i mindre sentrale strøk. Det nevnes eksplisitt at E39 er av stor betydning for å binde sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det vises til at bo- og arbeidsmarkedsregioner kobles nærmere til hverandre når transportsystemet gjør det mulig med daglig pendling.

NTP 2018-2029 viser til at infrastrukturutvikling bidrar til utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner og omtaler det omfattende utredningsarbeidet som er gjort i forbindelse med planleggingen av Vestlandsvegen E39, som tyder på at veiinvesteringer vil gi positive virkninger for arbeidsmarkedene.

NTP 2022-2033 peker på utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregioner gjennom helhetlig utvikling av korridorer med kortere reisetid og høyere pålitelighet. Stortingsmeldingen peker også på betydningen av kobling av arbeidsmarkeder for å redusere sårbarheten i mindre arbeidsmarkeder.

NTP 2025-2036 har en vesentlig mindre vektlegging av bo- og arbeidsmarkedsregioner enn tidligere stortingsmeldinger om Nasjonal transportplan. Meldingen omtaler at et godt transportsystem styrker regional utvikling, men det er en vesentlig forskjell fra tidligere meldinger i omtalen av betydning av infrastrukturinvesteringer for å utvide og knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner. Meldingen peker blant annet på NOU 2020:15 om at det kan være vel så viktig å fjerne flaskehalsen i lokalt veinett som å utvikle nye, store veiprojekter. I NOU-en (NOU 2020:15) finner vi imidlertid også at utvalget mener at det *må investeres mer i vei-prosjekter som utvider og styrker integrasjonen i de regionale arbeidsmarkedene.*

4.4.4 Reduserte avstandsulempes for mer bærekraftige distrikter

Bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon forbindes ofte med å knytte sammen større byområder gjennom nye veiforbindelser, men det kan også ha store effekter for distriktene. Et eksempel på dette er forventningen om at Stavanger- og Haugesundregionen vil bli tettere integrert når Rogfast åpner og reisetiden blir på rundt 45

minutter. Selv om 45 minutter ofte anses som grensen for akseptabel reisetid for dagpendling, har de aller fleste en reisetid til arbeid som er vesentlig kortere enn dette. Det er derfor grunn til å være noe forsiktig med å forvente svært store pendlings- og integrasjonseffekter av å redusere reisetiden mellom to steder isolert sett. Men reduserte avstandsulempen kan bidra til mer robuste distrikter.

Med kortere reisetider og økt fleksibilitet, kan flere i distriktene få akseptabel reise til regionsentrene. Distriktsdemografiutvalget (NOU 2020:15) peker på at det er i fjordområdene det er størst potensial for regionforstørring med veiutbygging, og peker blant annet på regioner som Haugalandet, Søndre Sunnhordland og kyst- og fjordområdene fra Sognefjorden til og med Nordmøre som de med vesentlig potensial for regionforstørring.

I dag er tilgjengeligheten til et godt tjenestetilbud en utfordring i distriktene. Gjennom forbedringer i transportsystemet kan byer og tettsteder med regionsenterfunksjoner bli mer tilgjengelig for personer i distriktskommuner. Det gir bedre tilgang på tjenestetilbudet som finnes i de store byene, noe som kan øke attraktiviteten for landsdelen som helhet og gjøre distriktene mer bærekraftige.

Ser vi hele Vestlandsvegen E39 som ett prosjekt, så vil det kunne oppstå effekter i ulike kategorier av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det vil kunne oppstå effekter knyttet til de største byene, men det vil ikke minst gjøre at mange distriktskommuner får økt tilgjengelighet til regionsentre. Vi kan ikke utelukke at det finnes andre og mer effektive tiltak for å oppnå mer bærekraftige distrikter enn å bygge ut veier, men forbedring av transporttilbudet er en opplagt mulighet for å redusere avstandsulempen og gi flere innbyggere god tilgjengelighet til et godt tjenestetilbud og dermed bidra til bo- og bli-lyst.

4.5 Klimagassutslipp, natur og miljø

Bygging av nye samferdselsprosjekter kan ha store lokale og regionale konsekvenser for klimagassutslipp, natur og miljø.

I anleggsfasen er mesteparten av utslippene knyttet til produksjon av materialene som brukes og utslipp fra anleggsmaskiner.¹³ Produksjon av materialer som sement og stål er svært ressurskrevende, og tidligere har anleggsmaskinene vært fossildrevne. Det pågår arbeid for å utvikle utslippsfrie bygge- og anleggsplasser (Samferdselsdepartementet, 2025), og evalueringer av tidligere pilotprosjekter viser at slike løsninger krever mer planlegging, særlig knyttet til tilgang på strøm, men at utslippsfrie anleggsplasser i hovedsak fungerer godt (SINTEF, 2024).

Etter veiprosjekter er bygget, må de også vedlikeholdes og driftes, noe som kan få miljømessige konsekvenser. Asfaltering, brøyting og ventilasjon av tunneler er eksempler på tiltak som medfører energibruk og utslipp i denne fasen. En rapport fra Statens vegvesen (2022b) viser at med en tidshorisont på 100 år kan ferjeavløsningsprosjektet Hordfast gi lavere samlede klimagassutslipp enn videre drift med el-ferjer. Selv om el-ferjer har de laveste utslippene på kort sikt (40 år), vil vedlikeholdsbehovet tilknyttet ferjer og utskifting av gamle ferjer over tid bidra til høyere samlede utslipp i et lengre perspektiv (Statens vegvesen, 2022b).

Veiprosjekter som gir bedre fremkommelighet, kan føre til økt trafikk og endrede transport- og bosetningsmønstre. Mellom Stavanger og Bergen er antall bilturer forventet å doble seg mellom 2020-2060 som følge av Rogfast og at det ikke er beregnet bompenger fra 2050 (Prosjektgruppe Utfordringer i transportkorridorer og byområder, 2023). I dag står flytrafikk for stor andel av personreiser mellom Stavanger, Bergen og Trondheim. Med økt fremkommelighet kan veiprosjektet endre transportmønstre ved at personbil og veibasert kollektivtransport blir mer attraktive fremkomstmidler i korridoren (Prosjektgruppe Utfordringer i transportkorridorer og byområder, 2023). I 2024 var 27 prosent av alle personbiler elektriske, noe som kan redusere utslippsøkningen i området (SSB, 2025b). Det er også forventet at elbil andelen vil øke, og utgjøre 99,6 prosent av bilsalget i 2030 (OFV & BIL, 2025).

I tillegg til klimagassutslipp som bidrar til globale utslipp, kan arealbeslag og naturinngrep også få konsekvenser for lokalt plante- og dyreliv.¹⁴ Bygging

¹³ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/klima-miljo-og-omgivelser/utslipp-av-klimagasser/klimagassreduksjoner-i-anlegg-drift-og-vedlikehold/>

¹⁴ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/klima-miljo-og-omgivelser/naturmangfold/>

av tunneller kan for eksempel innebære dumping av tunellmasse. I tilknytning til Hordfast er det identifisert en rekke naturtypelokaliteter og forekomst av rødlistede planter, lav, mose og sopp (Statens vegvesen, 2021c). Arealinngrep vil trolig påvirke disse negativt. Regjeringens pressemelding i tilknytning til NTP 2025-2036 påpekes det at nedbygging av areal er en viktig årsak til naturtap, og at utbedring og gjenbruk av infrastruktur kan redusere naturinngrep (Samferdselsdepartementet, 2024a). I tillegg kan veiprojekter medføre negative lokale konsekvenser for de som bor og ferdes i områdene rundt samferdselsprosjektene. Støy fra veien og luftforurensning er direkte effekter som påvirker de som bor tett på veien. I tillegg kan inngrep i naturområder prege naturlandskapets estetiske verdi, som kan påvirke turisme og turgåere.

Samferdselsprosjekters innvirkning på natur, klima og klimagassutslipp er et av hensynene politikere må vurdere. I 2022 ble Kunming-Montreal-rammeverket for naturmangfold vedtatt. Gjennom dette rammeverket har Norge forpliktet seg til å stanse og reversere tapet av natur og økosystemer (Klima- og miljødepartementet, 2023). I etterkant av dette ble det utarbeidet en ny handlingsplan for bærekraftig bruk og bevaring av natur (Meld. St. 35 (2023–2024)). For samferdselssektoren er sentrale mål å unngå at samferdselsprosjekter legges til områder med klima- og miljøverdier av regional eller nasjonal betydning. I tillegg skal før- og etterundersøkelser gjennomføres for å dokumentere effekten av skadereduserende tiltak og for å vurdere hvordan infrastrukturen påvirker naturmiljøet over tid. Men fra en gjennomgang av ti store samferdselsprosjekter i Norge, finner Menon & Ecofact (2024) at det er mangler i hvordan Norge håndterer miljøkonsekvensene av samferdselsprosjekter. De finner at informasjon om miljøvirkninger er lite tilgjengelig, at det er inkonsekvent oppfølging av miljøvirkninger, og at planlagte tiltak for å minimere konsekvensene ofte ikke fungerer i praksis.

4.6 Ambisjon krever prioritering og handling

For å nå målsettingene tilknyttet Vestlandsvegen E39 forutsettes det i praksis at prosjektene i planporteføljen faktisk blir gjennomført. I diskusjonen om forutsetninger og suksessfaktorer for å oppnå gevinstene kan vi derfor skille mellom full måloppnåelse og delvis måloppnåelse.

Full måloppnåelse vil etter vår vurdering bare være mulig dersom Vestlandsvegen E39 realiseres i sin helhet. En sammenhengende, ferjefri veiforbindelse

med gjennomgående standardheving vil håndtere flaskehalsen samlet og gi systemeffekter som enkeltprosjekter ikke kan utløse alene. Delvis måloppnåelse kan derimot oppnås gjennom realisering av utvalgte delprosjekter og/eller alternative tiltak som forbedrer fremkommelighet, regularitet, trafiksikkerhet og klimaeffekter, selv om ikke hele porteføljen bygges ut.

4.6.1 Helhetlig utbygging utløser de største gevinstene

Dersom hele Vestlandsvegen E39 gjennomføres, vil det legge til rette for større bo- og arbeidsmarkedsregioner og styrket konkurransekraft for næringslivet. Samlet gjennomføring vil trolig gi større effekter enn summen av enkeltprosjekter, gjennom mulige synergieffekter.

Realisering forutsetter videre planlegging og modning av enkeltprosjektene samt tilstrekkelig prioritering av finansiering. Store statlige investeringsprosjekter må følge statens prosjektmodell, med omfattende planlegging og ekstern kvalitetssikring før investeringsbeslutning kan fattes av Stortinget og bygging igangsettes (se tekstboks på neste side). Dette skal styrke beslutningsgrunnlaget og redusere risiko.

Flere av ferjeavløsningsprosjektene befinner seg fortsatt i en tidlig fase. Et første steg er å igangsette forprosjekter, inkludert nødvendige areal-avklaringer og teknisk planlegging for å modne konseptene. Flere av ferjeavløsningsprosjektene forutsetter teknologisk nybrottsarbeid. Videre utvikling og modning av tekniske løsninger som kan muliggjøre fjordkryssingene, er derfor en sentral suksessfaktor. I KVV-en for fast forbindelse over Sognefjorden ble det ikke anbefalt en konkret brutype, blant annet fordi teknologien ikke ble vurdert som tilstrekkelig moden (Statens vegvesen, 2017). KVV-en peker også på at framtidig utvikling i løsninger og materialer kan påvirke både kostnadsnivået og hvilket konsept som bør velges. Redusert teknologisk usikkerhet, og eventuelt lavere kostnadsrammer, kan dermed øke sannsynligheten for at fjordkryssingene blir realisert.

Veien fra forprosjekt til byggestart kan imidlertid være lang. Plan- og utredningsarbeid er ressurskrevende, og planer har begrenset «holdbarhet» dersom de ikke følges opp med finansiering. Et sentralt suksesskriterium er derfor prioritering i kommende Nasjonal transportplan, hvor statens overordnede prioriteringer i transportsektoren fastsettes. For prosjekter med ferdig reguleringsplan handler dette primært om å bli prioritert for byggestart. For prosjekter i tidligere faser kan tydelig prioritering av videre planlegging og utvikling i NTP være avgjørende. Samtidig er

NTP retningsgivende, og endelig realisering avhenger av at Stortinget fatter budsjettvedtak som muliggjør oppstart av utbygging.

4.6.2 Riktig prioritering gir størst effekt

Dersom ambisjonen om en fullt utbygd og ferjefri E39 bare realiseres delvis, blir prioritering avgjørende. En sentral suksessfaktor er å velge de prosjektene som gir størst samlet gevinst. I veisektoren benyttes et rammeverk som sammenstillers prissatte og ikke-prissatte virkninger, inkludert natur- og miljøkonsekvenser, for å vurdere samfunnsøkonomisk lønnsomhet og beslutningsrelevante effekter. Ferjeavløsningsprosjektene har svært ulike samfunnsøkonomiske nettonytte.

Prosjektet E39 Rogfast, som allerede er prioritert og under bygging, fremstår som en god prioritering basert på de samfunnsøkonomiske analysene som lå til grunn for beslutningen. Andre prosjekter har mer usikre nytteeffekter eller lavere beregnet lønnsomhet. For å oppnå størst mulig gevinst ved delvis realisering bør prosjekter med tydelig nyttebilde, høy modenhet og håndterbar usikkerhet prioriteres.

Ved delvis realisering bør det også vurderes alternativer til full utbygging for prosjekter med svak eller negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. En slik tilnærming kan bidra til høyere samlet måloppnåelse innenfor tilgjengelige rammer og styrke grunnlaget for politiske prioriteringer. For fjordkryssinger kan mer moderne ferjer, økt frekvens og bedre regularitet gi betydelige gevinster til lavere kostnad og med mindre naturinngrep. På landstrekninger kan utbedring av eksisterende vei, trafikkstyring og bruk av prisvirkemidler gi høyere nytte per krone enn nybygging, og bidra til mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

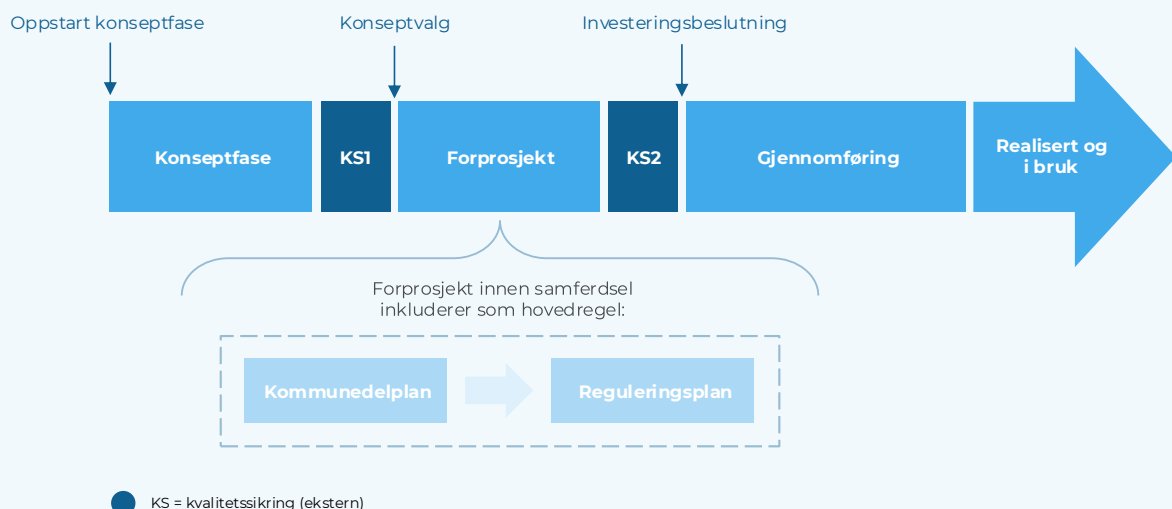
4.7 Prinsipper for god prioritering av E39

Som vi har beskrevet i kapitlene 4.1-4.4 er det store samfunnsgevinster knyttet til utbygging av Vestlandsvegen E39. Veiprojektene i E39-porteføljen bidrar til å løse reelle utfordringer knyttet til trafikkisikkerhet, lange reisetider, manglende fleksibilitet og andre ulemper for

Statens prosjektmodell

Samferdselsprosjekter med en anslått kostnadsramme over 1 milliard kroner må utredes, planlegges og kvalitetssikres i henhold til statens prosjektmodell. Mange av prosjektene i Vestlandsvegen E39-porteføljen må følge modellen. Første steg er å avklare at det er et problem hvor det kan bli aktuelt å iverksette et tiltak. Deretter starter konseptfasen, hvor det utarbeides en konseptvalgutredning (KVU). Den presenterer ulike konsepter eller tiltak som kan løse problemet og anbefaler hvilket tiltak som bør gjennomføres. Deretter skal KVUen kvalitetssikres eksternt, kalt KS1, før regjeringen velger et konsept. Etter KS1 starter et forprosjekt. I denne fasen blir det valgte konseptet detaljert og videreutviklet, slik at det kan bli et gjennomførbart prosjekt. For samferdselsprosjekter innebærer dette som regel en kommunedelplan som må vedtas av kommunen og en reguleringsplan som er en detaljering av det som er vedtatt i kommunedelplanen. Neste steg er en ny ekstern kvalitetssikring, KS2, av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Det er for å sikre at prosjektet er modent til å legges frem for Stortinget hvor det eventuelt kan gjøres en investeringsbeslutning. Dersom prosjektet får finansiering, kan prosjektet gjennomføres.

Figur 4-9: Illustrasjon av statens prosjektmodell



Kilde: R-108/2025 (Finansdepartementet, 2025). Illustrasjon: Oslo Economics.

trafikanter som må forholde seg til ferjenes rutetider og regularitet.

Ved å bygge ut ny vei oppstår det, som vi har forklart ovenfor, betydelige direkte nyttevirksomheter for trafikantene av å spare tid i transport, og samfunnet som helhet får gevinster når blant annet antall trafikkulykker kan reduseres.

Investeringer i infrastruktur kan legge til rette for ytterligere investeringer i privat næringsliv og dermed legge til rette for vekst i regionene som veien går gjennom, og det kan oppstå positive virkninger for bo- og arbeidsmarkedsregionene i form av at bedriftene kan rekruttere fra et større pendleromland og at folk i større grad kan velge å bosette seg der de ønsker og likevel ha akseptabel reisetid til interessante arbeidsplasser.

Samtidig som det er store positive virkninger som oppstår når nye veianlegg kan tas i bruk, er det viktig å minne om at det også er betydelige kostnader for samfunnet ved å bygge ut vei. Det mest åpenbare er den ressursbruken som kreves for å realisere anlegget. Det innebærer bruk av folk, materialer og maskiner, som alle har en alternativ anvendelse, og som inngår i planlegging og utbygging av veiprojektene. Disse kostnadene for samfunnet blir synliggjort gjennom prosjektenes investeringskostnad. Når veiprojektene kan tas i bruk, oppstår nytten for brukere og samfunn, men også i bruksfasen er det kostnader som det er viktig å være bevisst på, i form av drifts- og vedlikeholdskostnader.

I tillegg til disse kostnadene som blir synlige på statsbudsjettet, oppstår det også kostnader ved utbygging knyttet til natur og miljø. Veiutbygginger innebærer som regel naturinngrep og bruer som krysser fjorder vil påvirke landskapets karakter. Selv om disse kostnadene ikke er like synlige i budsjettene, er det like fullt kostnader for samfunnet som det er viktig å være bevisst på i vurderingen om å gå videre med veiprojekter med mål om realisering.

I rapporten *Fra vei til vekst* (Oslo Economics & Norconsult, 2025) peker vi på at grunnprinsippene (se Figur 4-10) i Nasjonal transportplan 2025-2036 er gode for å vurdere framtidige tiltak. Det er fornuftig å først ta vare på det vi har, og eventuelt utbedre systemet før det vurderes å bygge nytt. Dette innebærer blant annet å starte med å gjøre godt vedlikehold og nødvendige oppgraderinger. Slik vi ser det, kan utbedringer også handle om å gjennomføre blant annet ITS-tiltak og bruke prisvirkemidler for å styre trafikken og oppnå en mer effektiv utnyttelse av eksisterende transportsystem.

Figur 4-10: Prinsipper i NTP



Ta vare på det vi har Utbedre der vi kan



Bygge nytt der vi må

Kilde: Oslo Economics & Norconsult (2025)

Vi peker på at i vurderingen av å bygge nytt er det sentralt å kjenne til hvor det er størst potensial. Tiltak som kan gi stor samfunnsøkonomisk nytteverdi er der vi også kan forvente de største virkningene på verdiskaping og produktivitet. Disse kjennetegnes av at det er mange som blir påvirket av tiltaket, altså at det er mange som vil bruke veien, og at hver får en stor positiv påvirkning, altså at det er store potensialer for tidsbesparelser.

Som vi har sett, er det store forskjeller i hvor mange som bruker veien langs dagens E39 (se Figur 4-1 og Figur 4-2). Det er flest som bruker veien tettest på de største byene, og det er i forbindelse med fjordkryssingene at det er størst potensial for tidsbesparelser for trafikantene. Samtidig er det gjerne her kostnadene for utbygging av vei er høyest. For både å ta hensyn til samfunnsnyttene av tiltakene og kostnadssiden av tiltakene, er samfunnsøkonomiske analyser et egnet verktøy for å vurdere hvilke tiltak som er de mest effektive å gå videre med.

I sine faglige råd til Finansdepartementet peker Rådgivende utvalg for finanspolitiske analyser (2026) på at investeringene i transportinfrastruktur i Norge har økt betydelig de siste årene, men at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten har blitt svakere. De viser til at de fleste nyttevirksomheter av et samferdselsprosjekt er fanget opp i beregningene av prissatt nytte i de samfunnsøkonomiske analysene som utarbeides som beslutningsgrunnlag, og at de største ikke-prissatte virkningene trolig er på kostnadssiden og knyttet til blant annet naturinngrep. Utvalget ønsker seg at Storting og Regjering framover i større grad prioriterer samfunnsøkonomisk lønnsomme samferdselsprosjekter.

En samfunnsøkonomisk analyse gir først og fremst svar på spørsmålet om effektivitet. Nytt-kostnadsanalysen svarer ikke i seg selv på spørsmålet om fordeling, og det er ikke opp til

økonomene å vurdere hva som er en rettferdig fordeling av samferdselsmidlene. Fordelings-spørsmålene blir gjerne overlatt til politikerne, og vil være noe av det som blir hensyntatt i beslutningene om hvilke samferdselsprosjekter som det jobbes videre med.

Nedenfor diskuterer vi alternativer til Vestlandsvegen E39-utbyggingen innenfor effektivitetshensyn og fordelingshensyn.

Effektivitetshensynet tilsier vurdering av alternative tiltak

Om samferdselspolitikken skal utarbeides utelukkende av hensynet til effektivitet i samfunnet, så er prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet trolig det beste verktøyet vi har. Som det rådgivende utvalget for finanspolitiske analyser påpeker, handler det da om å gå videre med de prosjektene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme og prioritere de mest lønnsomme prosjektene først. I kapittel 6 viser vi lønnsomheten av Vestlandsvegen E39-prosjektene sammenliknet med andre samferdselsinvesteringer, og vi viser at lønnsomheten er vesentlig bedre enn mange andre samferdselsinvesteringer som faktisk blir prioritert.

Samtidig som det er flere av Vestlandsvegen E39-prosjektene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, så er det fra et økonomisk perspektiv interessant å spørre seg om det er andre mer effektive tiltak som delvis kan nå målene. Vi svarer ikke på dette spørsmålet i denne gjennomgangen, men peker nedenfor på noen potensielle kandidater.

Utfordringene som skal løses er særlig knyttet til trafikksikkerhet, lang reisetid, manglende fleksibilitet og ulemper knyttet til ferjeoverfartene. Et nærliggende tiltak for å bidra til å redusere ulempene av ferjene, kan dermed være å styrke ferjetilbudet. Det kan handle om å øke frekvens og regularitet og/eller å forlenge driftsdøgnet. Hansen m.fl. (2019) finner blant annet at det trolig er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke frekvensen for sambandene Solavågen-Festøya og Anda-Lote.

Andre tiltak som er relevante er blant annet utbedring av vei, noe som kan gi gode sikkerhets-effekter uten de største kostnadene. Det kan handle om økt vedlikeholdsinnsats for å gi økt komfort og bedre trafikksikkerhet. ITS-tiltak (tiltak for intelligente transportsystemer) kan gjøre at trafikantene i større grad tar velinformerte valg og det kan bidra til en mer effektiv utnyttelse av eksisterende transportsystem. Der det er en utfordring med kapasiteten på E39, typisk i nærhet til de største byene, kan dynamisk veiprisning gi en

jevnere fordeling av trafikken og bedre trafikkavvikling i pressområdene.

Fordelingshensynet er viktig i utforming av politikk

Som beskrevet ovenfor er det ikke bare hensynet til effektivitet som blir tillagt vekt når beslutningene om investeringer i samferdselssystemet skal tas. De politiske beslutningene kan blant annet handle om å legge til rette for en ønsket samfunnsutvikling og et ønske om å styrke grunnlaget for vekst i en landsdel. De samfunnsøkonomiske analysene alene gir ikke svare på spørsmålene om hva som er lurt å gjøre for å oppnå den utviklingen som er politisk ønskelig.

Fra et økonomisk perspektiv er det imidlertid også her verdt å spørre seg om det er andre tiltak som kan bidra til å oppnå den fordelingsprofilen og samfunnsutvikling som er ønskelig i politikken, og om disse alternative tiltakene potensielt er mer effektive enn veiprosjektene.

Tiltak for å styrke en region eller landsdel kan finnes både innenfor samferdselssektoren, i andre sektorer og med bruk av økonomiske virkemidler. NOU 2020:15 tar ikke stilling til hvilke tiltak som er mest effektive, men de peker blant annet på et godt veisystem, med tilstrekkelig vedlikehold, som viktig for å utvide og styrke bo- og arbeidsmarkeds-regionene og dermed legge til rette for vekst. De peker også på tiltak som tilgang på høyhastighets-bredbånd, reduserte ferjepriser og tiltak for at flyplasser skal kunne ta imot mer variert trafikk, alle tiltak innenfor samferdselssektoren. Videre nevnes det blant annet tiltak for et mer velfungerende boligmarked i distriktene, med økt bruk av Husbankens virkemidler, tiltak for styrking av studietilbud i distriktskommuner og forsøk med gratis barnehage og SFO for å øke familieetablering og tilflytting.

Politisk prioritering gir grunnlag for å vurdere samfunnets betalingsvilje

Da regjeringen gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 satte en tydelig ambisjon om å binde Vestlandet sammen med en opprustet og ferjefri E39, var det med visshet om at det samtidig med store gevinster for trafikanter og samfunn ville være store kostnader forbundet med en slik utbygging. Kostnadene er både de prissatte investerings-kostnadene, i NTP 2014-2023 anslått til om lag 150 mrd. kroner, andre prissatte kostnader og ikke-prissatte kostnader forbundet med blant annet naturinngrep.

Når et politisk flertall stiller seg bak en slik prioritering av samferdselstiltak, må det bety at politikerne vurderer fordelene ved tiltaket som

større enn ulempene. Og politikerne representerer folket. Med denne logikken, altså å utlede samfunnets betalingsvillighet fra politiske prioriteringer i transportplanen, kan vi si at samfunnets betalingsvillighet vil være minst 150 mrd. 2013-kroner.

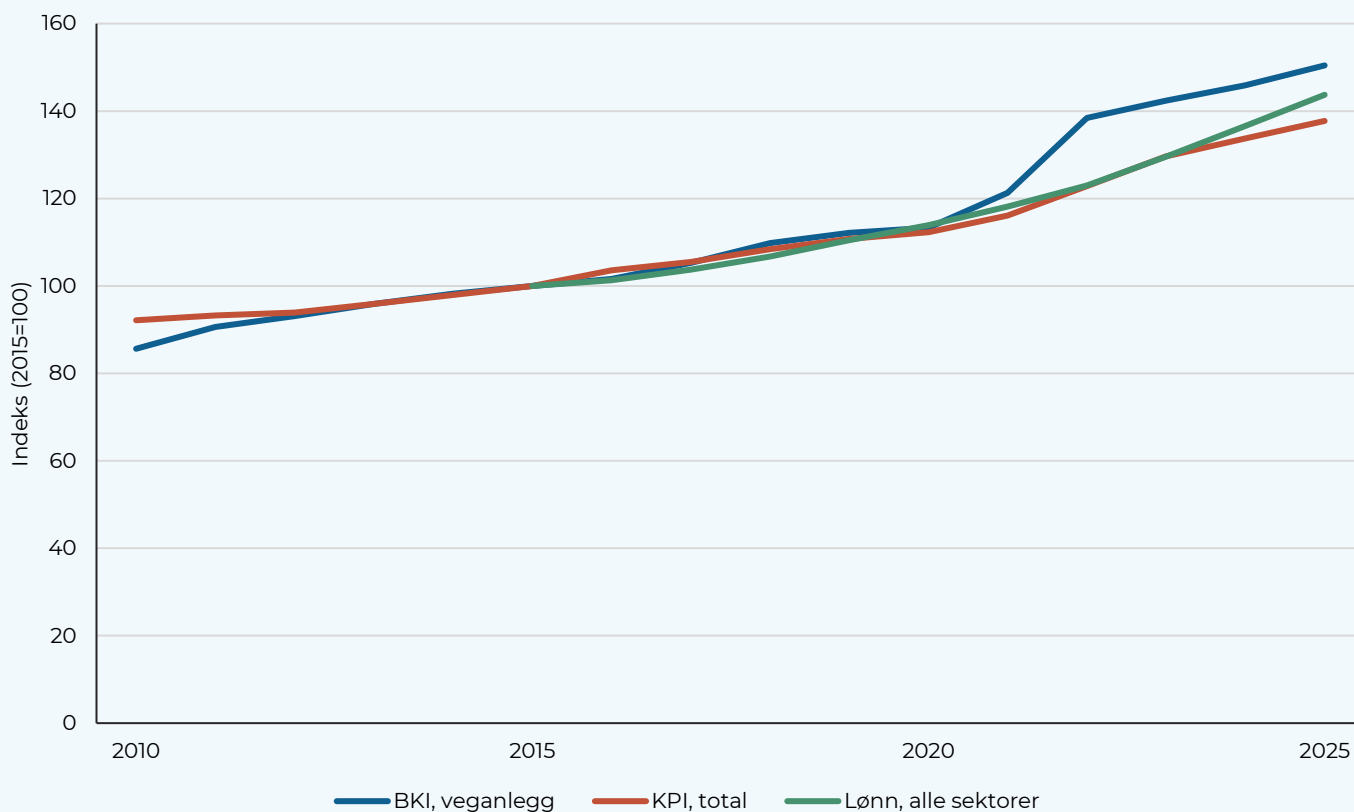
Som vi har sett i kapittel 2, har ambisjonen om å binde sammen Vestlandet med en opprustet og ferjefri E39 blitt betydelig svekket i de siste rulleringene av transportplanen. I kapittel 4.4 viste vi at regionforstørring og virkninger på bo- og arbeidsmarkedsregioner har blitt vesentlig mindre vektlagt i Nasjonal transportplan 2025-2036 sammenliknet med tidligere rulleringer av planen. Dette kan ha sammenheng med at nyere forskningsfunn indikerer at forventningene om store produktivetsgevinster som følge av regionforstørring er blitt dempet, eller det kan være helt andre grunner, og at det simpelthen er andre samfunnsområder som har fått større prioritet. Andre grunner til at ambisjonen kan ha blitt svekket, kan handle om forhold på kostnadssiden, både investeringskostnader og kostnader for natur og miljø.

Kostnadsvekst gjør det mer krevende å prioritere investeringene

Da regjeringen i 2013 satte ambisjonen om en ferjefri E39 var kostnadsbildet svært usikkert, noe det fremdeles er for mange av prosjektene. Welde (2016) undersøker kostnadsutviklingen i 20 statlige investeringsprosjekter som har vært gjennom både KS1 og KS2, og viser at et flertall av prosjektene hadde en kostnadsøkning mellom beslutningspunktene. Ambisjonen om Ferjefri E39 ble satt på et tidlig stadium i prosjektforløpet, og kan ha blitt til på grunnlag av et for optimistisk beslutningsgrunnlag. Allerede i forbindelse med arbeidet med NTP 2018-2029 var anslaget oppjustert til 341 milliarder kroner for realisering av hele porteføljen (Nordlandsforskning, 2018). Fremdeles er kostnadsusikkerheten for en ferjefri E39 betydelig, og for mange av strekningene mangler fremdeles forprosjekter som kan gi sikrere kostnadsanslag.

I tillegg til at kostnadsanslagene i tidlig fase er svært usikre, og i den konseptuelle fasen systematisk lavere enn realisert kostnad, har det i tillegg vært en betydelig kostnadsvekst i faktiske utbygginger av veianlegg siden 2010, da mye av grunnlaget for prosjektene som er en del av

Figur 4-11: Utvikling i konsumpriser, lønninger og byggekostnader



Kilde: Statistisk sentralbyrå: Tabell 14701, 11536 og 08658

Vestlandsvegen E39 ble utarbeidet. Som vist i Figur 4-11 var det en kraftig vekst i kostnadsindeksen for veianlegg i etterkant av koronapandemiens utbrudd og disse kostnadene utviklet seg raskere enn konsumprisene og lønningene. Det ser imidlertid ut som at forskjellen mellom kostnadsutvikling og lønnsutvikling jevner seg noe ut i 2025.

Welde og Tveter (2025) peker nettopp på den kraftige veksten i byggekostnader som en årsak til fallende samfunnsøkonomisk lønnsomhet når de ser på utviklingen i norske veiprojekters lønnsomhet i perioden 1973-2024.

Det gir intuitiv mening at lønnsomheten av veiprojekter svekkes når kostnadene vokser raskere enn nytten. Når prisene på en vare vokser raskere enn andre priser, er det også i tråd med økonomisk teori at vi etterspør mindre av det. Det kan delvis være med på å forklare at ambisjonene for Vestlandsvegen E39 har blitt svekket.

Hensynet til natur og miljø har fått økt oppmerksomhet

I tillegg til at kostnadene til utbygging av nye veiprojekter har økt mye den siste tiden, har også oppmerksomheten om kostnadene forbundet med naturinngrep økt mye de siste årene.

Blant annet har Norge sluttet seg til Kunming-Motreal-rammeverket (naturavtalen), som ble vedtatt i 2022. Gjennom handlingsplanen for naturmangfold (Meld. St. 35 (2023–2024)) settes det mål for redusert nedbygging av særlig viktige naturarealer.

UFF-rammeverket, som presentert av blant annet Klimautvalget 2050 (NOU 2023: 25), har blitt en mer sentral del av transportplanleggingen, der det blant annet legges vekt på å unngå unødvendige utbygginger og i større grad utnytte eksisterende infrastruktur bedre.



5. Delstrekninger og prosjekter på E39

E39 er ryggraden i transportsystemet langs Vestlandskysten. Vestlandsvegen E39 vil kunne redusere reisetider, styrke trafikksikkerheten og knytte bo- og arbeidsmarkeder tettere sammen. Samtidig er realiseringen avhengig av en portefølje av prosjekter med ulik modenhet og betydelig kostnads- og teknologisk usikkerhet. Kapittelet gir en gjennomgang av fem hovedstrekninger mellom Kristiansand og Trondheim, med særlig vekt på de største ferjeavløsningsprosjektene.

E39 mellom Kristiansand og Trondheim er om lag 100 kilometer lang. For å realisere ambisjonen om en opprustet og ferjefri E39 kreves det gjennomføring av en rekke delprosjekter langs hele strekningen (Madslie, et al., 2020). Prosjektene varierer betydelig i omfang og kostnadsramme, fra mindre utbedringer av eksisterende vei til store og teknisk krevende fjordkryssinger.

I de følgende avsnittene har vi delt strekningen mellom Kristiansand og Trondheim inn i fem hoveddeler. For hver del presenteres strekningen med omtale på statsbudsjettet for 2026 og sentrale utbyggingsprosjekter, herunder de syv planlagte fjordkryssingene. De fem strekningene er:

- Kristiansand – Stavanger
- Stavanger – Bergen
- Bergen – Førde
- Førde - Ålesund
- Ålesund – Trondheim

Modenhetsgraden varierer betydelig mellom prosjektene langs Vestlandsvegen E39. Noen er under bygging, andre har kommet langt i planleggingsfasen, mens enkelte fortsatt befinner seg på et tidlig stadium, der det i hovedsak kun er gjennomført en innledende KVVU. For disse prosjektene er det stor usikkerhet til når eller om de vil bli realisert. Dette påvirker også tilgjengelig informasjonsgrunnlag og graden av usikkerhet knyttet til kostnadsanslagene. Her legges det særlig vekt på prosjektene Rogfast, Hordfast og Møreaksen grunnet prosjektenes modenhet og størrelse.

5.1 E39 Kristiansand – Stavanger

E39 mellom Kristiansand og Stavanger er viktig for å koble sammen sør-vestlandet med resten av Norge. Veien er viktig både for olje- og verftsindustrien i området, i tillegg til at den er viktig for persontransport ettersom jernbanene på strekningen går inne i landet, mens hovedvekten av mennesker bor langs kysten (Prosjektgruppe Utfordringer i transportkorridorer og byområder, 2023).

Dagens E39 mellom Kristiansand og Stavanger er omtrent 230 km og har ingen fjordkryssinger (Google maps). Med utbygd og forbedret E39 er det forventet at reisetiden mellom de to byene kan reduseres fra rundt 3 timer til 1 time og 40 minutter (Menon, 2024b). Noen av mulighetene for tidsbesparelser ligger i at det er delvis store gap mellom vegstandarden på strekningen og trafikksikkerheten, noe som bidrar til ineffektiv transport. Strekningen er også preget av mange møteulykker (Statens vegvesen, 2011c). Med ny og utbedret E39 mellom Kristiansand og Stavanger kan reisetiden reduseres og trafikksikkerheten øke.

Veitbyggingen E39 Kristiansand-Stavanger er godt i gang, og det ligger nærstående planer om videre utbygging. Flere av delstrekningene på strekningen er omtalt i gjeldende NTP. Tabell 5-1 viser oversikt over prosjekter som er omtalt på statsbudsjettet for 2026.

Tabell 5-1: Prosjekter omtalt i statsbudsjettet 2026 (Kristiansand – Stavanger)

<i>E39 Mandal – Blørstad</i>	Nye Veier fortsetter med utbyggingsaktivitet (delprosjekt på E39 Kristiansand-Lyngdal)
<i>E39 Osli-Hove</i>	Videreføring av utbyggingen
<i>E39 Figgjo – Ålgård</i>	Prosjektstart ligger i budsjettforslaget
<i>E39 Bilstad- Bue</i>	Planoppstart

Kilde: Prop. 1. S (2025-2026)

E39 Kristiansand – Ålgård

På E39 mellom Kristiansand og Ålgård, er det Nye Veier som har ansvar for planlegging, bygging og drift av veien. Her planlegges en firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t. Utbyggingen er forventet å redusere reisetiden til rundt 1,5 time (Nye Veier, u.d.). Det er estimert at de gjenstående byggekostnadene for strekningene er 66 milliarder kroner (2024-kroner) (Menon, 2024b).

Flere av veiprojektene langs strekningen er ferdigstilt, mens andre er i planleggings- eller byggefasen. Tabell 5-2 gir en oversikt over delprosjektene langs strekningen, og hva som er byggestatus. Strekningene som er åpnet for ferdsel er mellom Kristiansand og Mandal og veien gjennom Lyngdal. Det utgjør ca. 35 km av totalt 184 km med planlagt vei. I en rapport fremlagt av Nye Veier anslås det at det vil ta ytterligere 15 år å fullføre hele strekningen, og den vil altså ikke være ferdigstilt før i 2040 (NRK, 2025).

5.2 E39 Stavanger – Bergen

E39 knytter sammen de tre største byregionene på Vestlandet, i tillegg til Sunnhordland og Haugalandet. Området har mange arbeidsplasser knyttet til petroleumsnæringen, maritim sektor og leverandørindustri (EY, 2021).

Veistrekningen mellom Stavanger og Bergen er i dag på rundt 170 km og inkluderer to fjordkryssinger med ferje, over Boknafjorden og Bjørnafjorden (Menon, 2025). Total reisetid mellom byene ligger på ca. 4,5 timer, men med en oppgradert og ferjefri E39 er det forventet at reisetiden vil reduseres til 2 timer.

E39 Stavanger-Bergen er hovedfartsåren mellom to av Norges største byer, men i dag har veien strekninger med lav hastighet, dårlig veistandard og ferjesamband som skaper flaskehals, og strekninger med kø (Prop. 1. S (2025-2026)). Regionen er viktig for petroleumsindustrien og tilhørende næringer, og utbedring av E39 kan være positivt for regional næringsutvikling (Menon, 2025). Men kritikere hevder også at omfanget av disse effektene er blåst opp i mange av ringvirkningsanalysene (Vista Analyse, 2025).

Strekningen inkluderer to store ferjeavløsningsprosjekter, men også andre veiprojekter. I 2022 åpnet 18 km ny vei på E39 mellom Os og Bergen (Svegatjørn-Rådal), som reduserer reisetiden med 17 minutter (Statens vegvesen, 2022a). I tillegg planlegges det for å bygge 58 km firefelts motorvei mellom Bokn og Bømlafjorden, som vil redusere reisetiden med rundt 30 minutter (Statens vegvesen, 2026a).

Tabell 5-3 viser hvilke prosjekter på E39 Stavanger-Bergen som omtales i statsbudsjettet for 2026.

Tabell 5-2: Nye Veiers prosjekter på E39 Kristiansand – Ålgård

Strekning	Byggestatus	Lengde
Kristiansand - Mandal	Åpnet	25 km
Mandal – Blørstad	Bygges	9 km
Blørstad - Lyngdal	Jobber med forutsetningene for at veien skal bli klar for anbudskonkurranse	-
Lyngdal	Åpnet	10 km
Lyngdal – Kvinesdal	Planlegges	24 km
Kvinesdal – Bilstad	Forberedes	-
Bilstad – Bue	Planlegges	-
Bue – Ålgård	Forberedes	15 km

Kilde: Nye Veier (u.d.)

Tabell 5-3: Prosjekter omtalt i statsbudsjettet 2026 (Stavanger-Bergen)

<i>E39 Smiene – Harestad</i>	Forberedende arbeid. Fremdrift tilpasses åpningen av E39 Rogfast
<i>E39 Rogfast</i>	Tilskudd for reduserte bompengetakster
<i>E39 Bokn-Bømlafjorden</i>	Det legges opp til å slutføre arbeidet med kommunedelplaner
<i>E39 Vågsbotn-Klauvaneset</i>	Arbeid med reguleringsplaner videreføres

Kilde: Prop. 1. S (2025-2026)

E39 Boknafjorden (Rogfast)

E39 Rogfast (se Figur 5-1) er en 27 kilometer lang undersjøisk tunell mellom Randaberg og Bokn, som skal gi ferjefri veiforbindelse mellom Stavanger og Haugesund (Prop.1 S (2025-2026)). Den inkluderer også en 3,7 kilometer lang tunnelarm til øya Kvitsøy. I dag er reisetiden mellom Stavanger og Haugesund på ca. to timer, men med ferjeavløsningsprosjektet forventes reisetiden å reduseres med 38 minutter (Atkins & Oslo Economics, 2016). I 2017 vedtok Stortinget finansiering og bygging, og anleggsarbeidet på Rogfast ble igangsatt i 2018. Totalkostnaden på prosjektet er estimert til å være 20,6 milliarder kroner (2020-kr).¹⁵ Når tunnelen etter planen åpnes for trafikk i 2033, vil Rogfast være verdens dypeste og lengste undersjøiske tunell.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av Rogfast

Mens tidlige analyser tegnet et negativt bilde av Rogfasts lønnsomhet, viser nyere samfunnsøkonomiske vurderinger at prosjektet framstår som lønnsomt. I 2020 beregnet Statens vegvesen den samfunnsøkonomiske nytten til om lag 13 milliarder kroner, basert på 20 års bompengeneinnkreving (Prop. 54 S (2020-2021)). I den eksterne kvalitets-sikringen (KS2) fra 2016 ble Rogfast også vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt, med en netto nåverdi på 9,3 milliarder kroner (2016-kroner), forutsatt en bomtakst på 330 kroner (Atkins & Oslo Economics, 2016).

Tidligere analyser, herunder konseptvalg-utredningen (KVU) og kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) fra 2007, konkluderte derimot med at prosjektet var samfunnsøkonomisk ulønnsomt, selv med bompengefinansiering. På dette grunnlaget ble det anbefalt å utsette gjennomføringen til trafikkmengden på strekningen hadde økt til et nivå som kunne gi bedre lønnsomhet (Metier & Møreforskning, 2009).

E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

Utbyggingsprosjektet E39 Ådland – Svegatjørn (se Figur 5-2) omfatter en 55 kilometer veistrekning fra Stord til Os, med firefelts vei og fartsgrense på 100 km/t (Statens vegvesen, 2025). Prosjektet inkluderer fem bruer og mellom fem og syv tunneller, blant annet bruene som skal gi ferjefri kryssing over Bjørnafjorden. Utbyggingen forutsetter bruk av avansert teknologi, og den 5,5 kilometer lange brua

¹⁵ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39rogfast/#aktuelt>

Figur 5-1: E39 Rogfast



Kilde: Statens vegvesen. Illustrasjon: Oslo Economics

Kostnad	20,60 milliarder (2020-kroner)
Lengde	27 km
Type vei	Ferjeavløsninger med undersjøisk tunell
Forventet tidsbesparelse	38 minutter
Status	Under bygging. Forventet ferdigstilt i 2033.

Kilde: Statens vegvesen, hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39rogfast/#hvorf-hva-hvorfor?>

over Bjørnafjorden vil bli Norges lengste bru og verdens lengste flytebru (Statens vegvesen, 2025).

Dagens E39-strekning har flere smale og svingete partier, med fartsgrensen helt ned mot 50 km/t (Statens vegvesen & COWI, 2024). Ferjeoverfarten mellom Halhjem til Sandvikvågen utgjør den mest tidkrevende ferjeoverfartene på om lag 45 minutter. Med realisering av E39 Hordfast forventes reisetiden på strekningen å kunne reduseres fra rundt 1,5 time til om lag 30 minutter.¹⁶

Reguleringsplanen for E39 Hordfast ble ferdigstilt i 2025. Prosjektet inngår i Nasjonal transportplans utviklingsportefølje, men er ikke prioritert for gjennomføring i NTP 2025-2036.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av Hordfast

Analyser av kostnad og nytte av E39 Hordfast kommer med sprikende konklusjoner. I NTP 2022-2033 er netto nytten av Hordfast regnet til å være positiv på 1,8 milliarder kroner (Meld. St. 20, 2020-2021). Nyere beregninger fra Statens vegvesen, utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen, anslår at det anbefalte konseptet for Hordfast har en negativ netto nytte på 0,89 milliarder kroner (2023-kr) (Statens vegvesen & COWI, 2024). En rapport fra Vista Analyse (2025), hevder imidlertid Hordfast har større negativ samfunnsøkonomisk nytte, og at trafikkgrunnlaget i Statens vegvesens analyser i reguleringsplanen er overvurdert. Mens andre rapporter trekker frem at samferdselsprosjekter som dette kan gi positive effekter for næringsliv og utvikling som ikke inngår i de ordinære samfunnsøkonomiske analysene, og at gevinstene derfor kan være undervurdert (Menon, 2020; Menon, 2025).

5.3 E39 Bergen – Førde

E39 Bergen-Førde knytter sammen Nordhordland, Ytre Sogn og Sunnfjord. Strekningen er ca. 175 km lang og det tar i dag i overkant av tre timer å kjøre strekningen (Google maps). Strekningen har en fjordkryssing med ferje over Sognefjorden.

E39 på strekningen går gjennom bysentrum eller tettbygde strøk, som medfører reduserte fartsgrenser og trafiksikkerhetsutfordringer. I tillegg er det strekninger med bratt stigning og flere hårnålskurver, som spesielt skaper

¹⁶ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stor/dos/>

Figur 5-2: E39 Hordfast



Kilde: Statens vegvesen. Illustrasjon: Oslo Economics

Kostnad	53,7 milliarder kroner (2023-kroner)
Lengde	30-32 km vei, ca. 17 km tunnel, ca. 8 km bru
Type vei	Vei, fem bruer, fem-syv tunneller
Forventet tidsbesparelse	60 minutter
Status	Planarbeid er fullført. Ingen finansiering/politisk prioritering i gjeldende NTP.

Kilde: Statens vegvesen (2025)

utfordringer for tungtrafikk på vinterstid (Statens vegvesen, 2023).

Ambisjonen om en ferjefri og utbedret E39 omfatter blant annet kryssing av Sognefjorden, i tillegg til en rekke øvrige delprosjekter langs strekningen. I 2024 ble vei og tunell på strekningen E39 Myrmel-Lunde åpnet for trafikk, og erstattet en tidligere veistrekning som var smal og svingete (Samferdselsdepartementet, 2024b). Videre planlegges det bygging av en 7,7 kilometer lang tunnel på strekningen E39 Storehaugen-Førde, som vil legge trafikken utenom Førde sentrum. Prosjektet er beregnet å redusere reisetiden med om lag 10-15 minutter, og er blant de prioriterte veiprojektene i gjeldende NTP for perioden 2025-2026.¹⁷

Tabell 5-5 viser oversikt over prosjekter på strekningen som er omtalt i statsbudsjettet for 2026.

E39 Sognefjorden

Sognefjorden er både bred og dyp, og regnes som den mest teknisk krevende av de sju ferjekryssingene som må realiseres for å oppnå en ferjefri E39.¹⁸ Det er begrenset bebyggelse i tilknytning til ferjeleiene på begge sider av fjorden, noe som i kombinasjon med høye utbyggingskostnader, har ført til at prosjektet gir relativ liten lokal netto nytte. Som følge av dette vurderes gjennomføring av andre fjordkryssinger som en høyere prioritet (Statens vegvesen, 2017). I

dag betjenes strekningen over Sognefjorden av ferjesambandet Lavik-Oppedal, med en overfartstid på ca. 20 minutter.

Det er gjennomført konseptvalgutredning (KVU) for ferjeavløsningsprosjektet over Sognefjorden, men prosjektet befinner seg fortsatt i tidlig fase, og det er usikkert om prosjektet vil realiseres. I konseptvalgutredningen (KVU) vurderes flere mulige løsninger, herunder hengebru, flytebru og rørtunnel. Den omfattende cruisetrafikken i fjorden innebærer imidlertid betydelig risiko, særlig knyttet til potensielle kollisjoner med nye konstruksjoner, og dette regnes som et av de mest sentrale risikoelementene (Statens vegvesen, 2017). Samtidig har fjordlandskapet høy estetisk verdi og er preget av omfattede cruisetrafikk og turisme, noe som stiller ytterligere krav til utforming av eventuell ny fjordkryssing (Statens vegvesen, 2017).

5.4 E39 Førde – Ålesund

E39 fra Førde til Ålesund går fra Sunnfjord, gjennom Nordfjord og inn i Sunnmøre. Viktig næringer i regionen er maritim og offshore næring, og fiske og havbruk.

E39 Førde-Ålesund er om lag 250 kilometer lang, og kjøretiden er i dag rundt 4,5 timer (Google maps). Strekningen inkluderer to fjordkryssinger med ferje, over Nordfjorden og Storfjorden. I prosjektporteføljen til Vestlandsvegen E39 inngår faste forbindelser som kan erstatte begge ferjesambandene.

Flere av veistrekningene på E39 Førde-Ålesund ligger nært på tettsteder, og deler av veien har en standard som er lite egnet for en stamveg. Dette bidrar til redusert framkommelighet og stedvis kødannelse.

I tillegg til ferjeavløsningene planlegges det flere tiltak langs E39 Førde-Ålesund. Blant annet er det planlagt en 3,8 kilometer lang tunnel mellom Volda og Furene, som skal lede trafikken utenom Volda sentrum.¹⁹ Prosjektet inngår i planporteføljen i Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036. Videre planlegges et om lag 5 kilometer langt utbedringsprosjekt på strekningen E39 Vegsund-Breivika for å bedre framkommeligheten inn mot

Tabell 5-4: Prosjekter omtalt i statsbudsjettet 2026 (Bergen – Førde)

Strekning	Omtale
E39 Fløyfjelltunellen	Avklaring av videre fremdrift for arbeidet med utbedring
E39 Eidsvågtunellen	Avklaring av videre fremdrift for arbeidet med utbedring
E39 Lavik-Oppedal	Ny kontrakt av ferjedrift, med noe økning i frekvens på avganger

Kilde: Prop. 1. S (2025-2026)

¹⁷ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39storehaugenforde/#kart>

¹⁸ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/kvu2/e39kryssingsognefjorden/>

¹⁹ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39volda/#kart>

Ålesund, men prosjektet er fremdeles i tidlig fase.²⁰
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39vegsundbreivika/>

Tabell 5-5 viser prosjekter på strekningen som er omtalt i statsbudsjettet for 2026.

E39 Nordfjorden (E39 Byrkjelo-Grodås)

Veiprosjektet E39 Byrkjelo-Grodås innebærer bygging av tunnel, bru og ny vei. Et sentralt element i prosjektet er ferjeavløsning over Nordfjorden gjennom etablering av en fast forbindelse som vil erstatte dagens ferjesamband mellom Lote og Anda. Selv om dette sambandet har den korteste ferjeoverfarten langs E39, på om lag 11 minutter, vil prosjektet i sin helhet gi en betydelig reduksjon i samlet reisetid. Reisetiden mellom Byrkjelo og Hornindal er beregnet å bli redusert fra rundt én time til om lag 25 minutter.²¹

Prosjektet befinner seg fortsatt i en tidlig planfase. Det er ikke utarbeidet reguleringsplan for strekningen, og tiltaket er heller ikke omtalt i gjeldende Nasjonal transportplan.

E39 Sulafjorden (Hafast)

På dagens E39 mellom Volda og Ålesund krysser trafikken Storfjorden med ferje. Regjeringen har imidlertid vedtatt at ny E39 skal gå over Hareidlandet, noe som innebærer en kryssing av Sulafjorden i stedet for Storfjorden. I dag tar reisen fra Volda til Ålesund omtrent 75 minutter, mens ny, ferjefri vei er forventet å redusere reisetiden til rundt 40 minutter.²²

Sulafjorden er opptil 4,5 km bred, rundt 450 meter dyp og har krevende værforhold der det er aktuelt å

Tabell 5-5: Prosjekter omtalt i statsbudsjettet 2026 (Førde – Ålesund)

Strekning	Status
E39 Veibustkrysset	Anleggsstart for arbeidet.

Kilde: Prop. 1. S (2025-2026)

etablere fast veiforbindelse. Dette gjør det til et

²⁰ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39vegsundbreivika/#hvor?-hva?-hvorfor?>

²¹ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39byrkjelogrodas/#kart>

stort og teknisk krevende prosjekt. Teknologit utviklingen har ført frem til fem alternative krysninger. Statens vegvesen har anbefalt alternativet med hengebro i ett spenn. Prosjektet er ikke omtalt i Nasjonal transportplan (NTP), og det er ikke utarbeidet kommunedelplan.²³

5.5 E39 Ålesund – Trondheim

E39 Ålesund-Trondheim er en sentral transportåre som knytter sammen Sunnmøre, Romsdal, Nordmøre, Orkdalsregionen og Trondheimsregionen. Regionen har et sterkt og eksportrettet næringsliv, der maritim industri, verftsindustri og havbruk, er viktige bærebjelker i verdiskapningen.

Strekningen mellom Ålesund og Trondheim er om lag 300 kilometer lang, med en reisetid på 5,5 timer (Google Maps). Veien inkluderer to fjordkryssinger med ferje over Romsdalsfjorden og Halsafjorden. Dersom ambisjonen om en helt ferjefri E39 skal realiseres, er det aktuelt å erstatte disse sambandene med faste forbindelser.

I tillegg til ferjeavløsningene planlegges flere større veiprosjekter langs korridoren. På E39 mellom Ålesund og Molde planlegges det både ferjeavløsning og ny veibygging, noe som samlet kan halvere reisetiden mellom byene til om lag én time.

Tabell 5-6: Prosjekter omtalt i statsbudsjettet 2026 (Ålesund – Trondheim)

Strekning	Omtale
E39 Betna - Vinjeøra – Stormyra	Videreføring av utbygging
E39 Lønset-Hjelset	Sluttoppgjør og gjennomføring av enkelte restarbeider for veien som ble åpnet i 2024
E39 Klett-Bårdshaug	Midler til kontraktsfestet statlig vederlag til drift og vedlikehold

Kilde: Prop. 1. S (2025-2026)

Videre ligger det langsiktige planer for utbygging

²² Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39voldaklett/volda-alesund/>

²³ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39sulafjorden/#hvor?-hva?-hvorfor?>

på strekningen E39 Bergsøya–Klett, inkludert ferjeavløsning over Halsafjorden. Disse tiltakene kan redusere reisetiden mellom Bergsøya og Klett med om lag 45 minutter.²⁴ På deler av strekningen er det allerede gjennomført byggearbeid. E39 Høggjølen–Harangen er åpnet for trafikk, og på E39 Betna–Stormyra er det planlagt at 28 kilometer ny vei skal åpnes i 2026. I tillegg ble E39 Lønset–Hjelset ferdigstilt i 2024 i forbindelse med det nye sykehuset utenfor Molde som dekker Nordmøre og Romsdal.²⁵ Tabell 5-6: Prosjekter omtalt i statsbudsjettet 2026 (Ålesund – Trondheim). Tabell 5-6 viser prosjekter på statsbudsjettet for 2026.

E39 Møreaksen

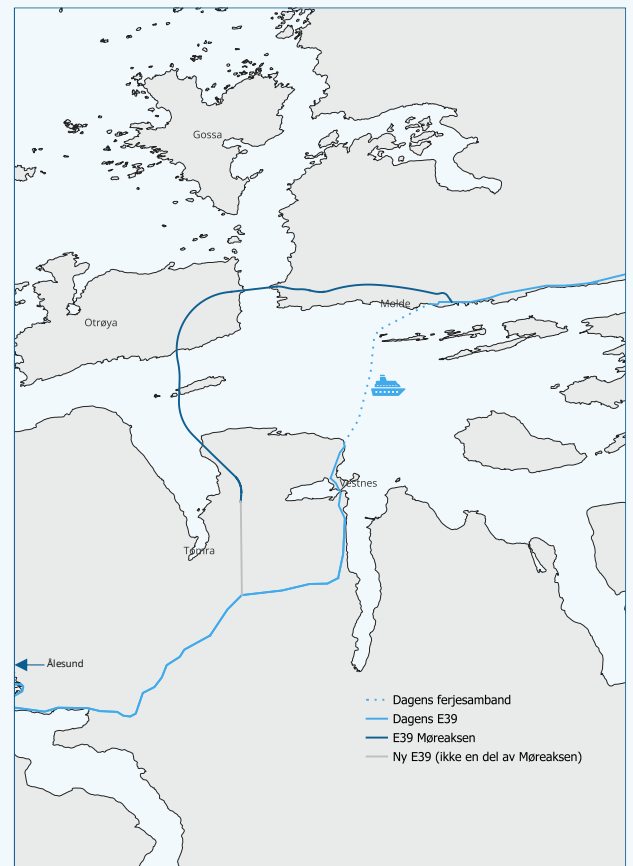
Ferjeavløsningsprosjektet over Romsdalsfjorden, kjent som Møreaksen (se Figur 5-3), vil gi ferjefri forbindelse på E39 mellom Ålesund og Molde.²⁶ Prosjektet omfatter bygging av en 14,5 kilometer undersjøisk tunnel fra Vik til Nautneset, samt en om lag 2 kilometer lang hengebru fra Nautneset til Julbøen.²⁷

Møreaksen har en anslått kostnad på 25,6 milliarder kroner (2022-kroner) og er beregnet å gi en tidsbesparelse på rundt 20 minutter (Dovre Group & TØI, 2023). En kortere og mer effektiv reisevei vil kunne knytte sammen de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i fylket og bidra til et mer forutsigbart og robust transportsystem.²⁸

Valg av krysningspunkt for Romsdalsfjorden har vært gjenstand for langvarig debatt. I konseptvalgutredningen (KVU) fra 2011 og i tilleggssanalyser fra 2019, kom Møreaksen best ut av de samfunnsøkonomiske analysene og ble valgt som konsept (Statens vegvesen, 2021b).

Reguleringsplaner og øvrig planarbeid for Møreaksen er i dag ferdigstilt. Prosjektet var omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033, men i nåværende NTP inngår prosjektet i utviklingsporteføljen som gjør at det er usikkerhet knyttet til videre prioritering og realisering.

Figur 5-3: E39 Møreaksen



Note: Ny E39 mellom Vik og Ørskogfjellet er illustrert med en rett strek og følger ikke nøyaktig trasé.

Kostnad	25,6 milliarder (2022-kroner) (anbefalt kostnadsramme fra KS2)
Lengde	14,5 km tunell, 2 km hengebru
Type vei	Ferjeavløsning med undersjøisk tunell og hengebru
Forventet tidsbesparelse	20 minutter
Status	Planarbeid er fullført. Ingen finansiering/politisk prioritering i gjeldende NTP.
Kilde: Dovre Group & TØI (2023)	

²⁴ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39voldaklett/bergsoya-klett/>

²⁵ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/fullfort/e39lonsethjelset/>

²⁶ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39alesundmolde/ofte-stilte-sporsmal/>

²⁷ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39alesundmolde/kryssing-av-romsdalsfjorden/>

²⁸ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39alesundmolde/ofte-stilte-sporsmal/>

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og øvrige analyser av E39 Møreaksen

Flere analyser av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av E39 Møreaksen konkluderer med negativ netto nytte av prosjektet (HRP, 2019; Norconsult, 2021). Etter betydelig økning i kostnadsnivået for veibygging mellom 2020–2022, konkluderte den eksterne kvalitetssikringen (KS2) med en negativ netto nytte på 7,5 milliarder kroner (2022-kroner) for E39 Møreaksen (Dovre Group & TØI, 2023).

Det er også gjennomført flere analyser av Møreaksen utover de tradisjonelle samfunnsøkonomiske beregningene. En rapport fra SØA (2025) hevder at samfunnsnyttene kan være undervurdert i de eksisterende analysene. Rapporten peker særlig på effekter knyttet til økt arbeidsmarkedintegrasjon, produktivetsgevinster og regional utvikling som følge av både Møreaksen og tilknyttede prosjekter, herunder Kjerringsund-sambandet. Det argumenteres blant annet for at den samlede effekten av å realisere både Møreaksen og kryssingen av Kjerringsundet kan være større enn det som fanges opp i de ordinære analysene (SØA, 2025).

E39 Halsafjorden

I dag krysses Halsafjorden på Nordmøre med ferje mellom Kanestraum og Halså. Overfarten tar om lag 20 minutter. En fast forbindelse over fjorden inngår i ambisjonen om Vestlandsvegen E39 fra Kristiansand til Trondheim, og er forventet å bedre fremkommeligheten og redusere reisetiden i regionen.

Det er utarbeidet konseptvalgutredning (KVU), gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1), og det er utarbeidet kommunedelplan for ferjeavløsningsprosjektet over Halsafjorden.

På det aktuelle kryssningspunktet er fjorden om lag 2 kilometer bred og rundt 500 meter dyp, noe som gjør en eventuell utbygging teknisk krevende. Flere alternativer er vurdert, blant annet flytebro og hengebro. Statens vegvesen har anbefalt å gå videre med førstnevnte alternativ. Prosjektet er ikke prioritert i gjeldende Nasjonal transportplan (NTP).²⁹

²⁹ Statens vegvesen. Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39halsafjorden/#hvor?-hva?-hvorfor?>

6. Flere E39-prosjekter har positiv nettonytte

I nyere tid er det få større samferdselsprosjekter hvor det er beregnet en positiv nettonytte. Det er gjennomført og påbegynt noen prosjekter med positiv netto nåverdi på E39, men det er fortsatt lengre strekninger som kan gi netto nytte for samfunnet som ikke er realisert. Både i seg selv og sammenlignet med de prioriterte samferdselsinvesteringene i Norge fremover, fremstår flere E39-prosjekter som gode investeringer.

I vurderinger av hvilke samferdselsprosjekter som skal gjennomføres, burde graden av samfunnsøkonomisk lønnsomhet være et viktig utvalgskriterium. Dette er prosjekter som er beregnet å gi mer til samfunnet enn det koster oss. I nyere tid har ikke lønnsomhet vært avgjørende for hvilke prosjekter som prioriteres (Rådgivende utvalg for finanspolitiske analyser, 2026).

Det kan synes som om det råder en forståelse om at E39-oppgraderingene er svært ulønnsomme samferdselsprosjekter. En sannsynlig forklaring for denne forståelse er at porteføljen inneholder ferje-avløsningsprosjekter med høye kostnader, der noen av de også ligger i områder med nokså få reisende. Imidlertid er det flere av prosjektene i E39-porteføljen som er vurdert til å ha positiv netto nåverdi, eller hvert fall svakt negativ netto nåverdi per budsjettkrone. Det kan være fornuftig å prioritere flere av prosjektene, selv om en realisering av hele porteføljen ikke nødvendigvis er lønnsomt. Noen parseller er allerede gjennomført eller påbegynt, men det finnes fortsatt lange strekninger med positiv nettonytte som ikke er påbegynt.

6.1.1 Få prosjekter i Nasjonal transportplan er lønnsomme

Nesten alle veiprojekter i innværende NTPs planportefølje er beregnet som samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Planporteføljen er en liste med større veiprojekter som er prioritert å gjennomføres av Statens vegvesen i løpet de neste ti årene. Bare ett av prosjektene har positiv nettonytte, nemlig E39

Smiene–Harestad. Resterende prosjekter har en beregnet netto nåverdi mellom -0,2 og -7,8 milliarder 2024-kroner. Til sammen har de 29 prosjektene i planporteføljen en negativ nettonytte på over 47 milliarder kroner (se tabell 13.1 i Meld. St. 14 (2023-2024)).

I tillegg til dette er planlagt store investeringer i jernbane i tiden fremover. I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det prioritert midler til 16 større jernbaneinvesteringer, der de fleste har en netto nåverdi som er beregnet til å være negativ. Samlet har de en netto nåverdi på -58,1 milliarder 2024-kroner, men hvor tre av prosjektene står for store deler av den negative nettonytten (-45,3 milliarder) (se tabell 14.2 i Meld. St. 14 (2023-2024)).

Prosjektene til Statens vegvesen og jernbane-prosjekter som er prioritert i NTP gir svak netto nytte per krone. Den beregnede nytten per krone for Statens vegvesens veiprojekter i planporteføljen er -0,66 og for jernbaneprosjekter er den -0,49 (se tabell 12.4 i Meld. St. 14 (2023-2024))³⁰. Dette betyr at hver krone som går til vegvesenets veiprojekter eller til jernbaneprosjekter, fører til at samfunnet taper henholdsvis 66 eller 49 øre. I Figur 6-1 presenteres utvalgte E39-prosjekters nåverdi per krone opp mot gjennomsnittet til prosjektene i NTP. Prosjektene netto nytte omtales nedenfor.

6.1.2 Lengre strekninger i E39-porteføljen har positiv netto nåverdi

Sammenlignet med andre prosjekter som prioriteres å bygge i Norge i tiden fremover, fremstår flere av prosjektene i E39-porteføljen som fornuftige investeringer. Flere har positiv netto nåverdi, eller hvert fall mindre negativ netto nåverdi per investerte krone. Tabell 6-1 viser prosjekter i E39 porteføljen med positiv nåverdi, mens Figur 6-1 viser utvalgte E39 prosjekter opp mot gjennomsnittet til samferdselsinvesteringer.

E39-porteføljen inneholder flere gjennomførte, igangsatte eller planlagte prosjekter som har positiv nettonytte. Disse prosjektene er mellom Kristiansand og Bergen. Særlig gjelder det Nye Veiers portefølje av prosjekter i Agder og Rogaland.

³⁰ For jernbaneprosjekter er det netto nytte per budsjettkrone, ettersom det er det som oppgis i NTP.

Tabell 6-1: E39 prosjekter med positiv nettonåverdi

Strekning	Fylke	Ansvarlig for prosjektet	Status	Nettonytte (milliarder)	Nettonytte per krone
Kristiansand vest – Lyngdal vest	Agder	Nye Veier	Halvparten utbygd. Resterende bygges	1,8 (2017-kroner)	0,1*
Lyngdal - Ålgård	Agder og Rogaland	Nye Veier	Liten del utbygd. Resterende planlegges	0,8 (2024-kroner)	0
Smiene – Harestad	Rogaland	Statens Vegvesen	I NTPs planportefølje	0,2 (2024-kroner)	0
Boknafjorden (Rogfast)	Rogaland	Statens Vegvesen	Bygges	13 (2020-kroner)*	0,6**
Bokn - Bømlafjorden	Rogaland og Vestland	Statens vegvesen	Planlegges	1,2 (2024-kroner)	0,1***

*Netto nytte per investerte krone, da dette oppgis i kilden. **Flere relevante analyser er gjennomført. Siste vurdering og den eneste hvor NNK oppgis er presentert her. ***NNB og ikke NNK, da dette oppgis i kilden.

Hele Nye Veiers portefølje har positiv nettonytte

Noen av parsellene Nye Veier har ansvar for er bygd ut, men store deler gjenstår. Strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest er beregnet å ha en nettonytte på 1,8 milliarder 2017-kroner, og en nettonytte per investerte krone³¹ på 0,1 (Prop. 135 S (2016-2017)). Strekningen mellom Kristiansand og Mandal er allerede utbygd, mens resten av strekningen er igangsatt (Mandal til Lyngdal).

Resterende og den største delen av Nye Veiers portefølje på E39, er strekningen mellom Lyngdal og Ålgård. Den er også beregnet til å ha en positiv nettonytte på 0,8 milliarder 2024-kroner. Dette gir en svakt positiv nettonytte per krone (Meld. St. 14 (2023-2024)). Imidlertid er arbeidet med denne strekningen ikke kommet like langt, og bare en mindre parsell gjennom Lyngdal er ferdigstilt (Lyngdal øst – Lyngdal vest).

Noen av Statens vegvesen prosjekter har positiv nettonytte

På E39 mellom Ålgård og Bergen er det også prosjekter, som Statens vegvesen har ansvar for, som er beregnet å ha positiv nettonytte. Dette gjelder Rogfast og tilgrensende prosjekter.

Smiene-Harestad, en mindre parsell sør for Rogfast og nært Stavanger sentrum, er beregnet å ha en nettonytte på 0,2 milliarder 2024-kroner. Nettonytte per krone (NNK) er beregnet til litt over 0. Prosjektet er i gjeldende NTP og arbeidet med grunnerverv er igangsatt (Meld. St. 14 (2023-2024))³².

E39 Boknafjorden (Rogfast) er beregnet til å ha en positiv nettonytte i flere utregninger fra og med KS2. Estimatenes spenner seg fra en positiv nettonytte på 8,6 til 13 milliarder (henholdsvis 2016- og 2020-kroner). Det høyeste anslaget på nettonytte er også det siste, og vurderingen ble gjennomført av Statens vegvesen i arbeidet med NTP 2022-2033. Prosjektet hadde da en NNK på 0,6. Det er imidlertid verdt å merke seg at prosjektet inneholder uvanlig stor usikkerhet, blant annet som følge av prosjektets størrelse og kompleksitet. Prosjektet er igangsatt, med forventet åpning i 2033. (Atkins & Oslo Economics, 2016; Prop. 54 S (2020-2021)).

Nylig er det gjennomført beregninger av netto nåverdi av å oppgradere E39 Bokn – Bømlafjorden. Dette er en lengre strekning fra Rogfast frem til tunnelen som går under Bømlafjorden. Strekningen går gjennom flere kommuner. Det anbefalte alternativet var beregnet å ha en nettonytte på 1,2 milliarder 2024-kroner, og en netto nytte per

³¹ Netto nytte per krone, per investerte krone og per budsjettkrone er ikke helt det samme, men har lignende størrelsesorden og gir ofte lignende rangering av prosjekter. Det ville vært ønskelig å bare omtale en av enhetene, men det er ikke gjort som følge av ulikt informasjonsgrunnlag.

³² Nettonytte per budsjettkrone for Statens vegvesens prosjekter er hentet fra en oversikt over samfunnsøkonomiske analyser av veiprosjekter i NTP som vi har fått tilsendt fra Statens vegvesen.

budsjettkrone (NNB) på 0,1. Det er samtidig verdt å merke seg at beregningene bygger på en forutsetning om at både Rogfast og Hordfast er utbygd (Statens vegvesen, 2026b).

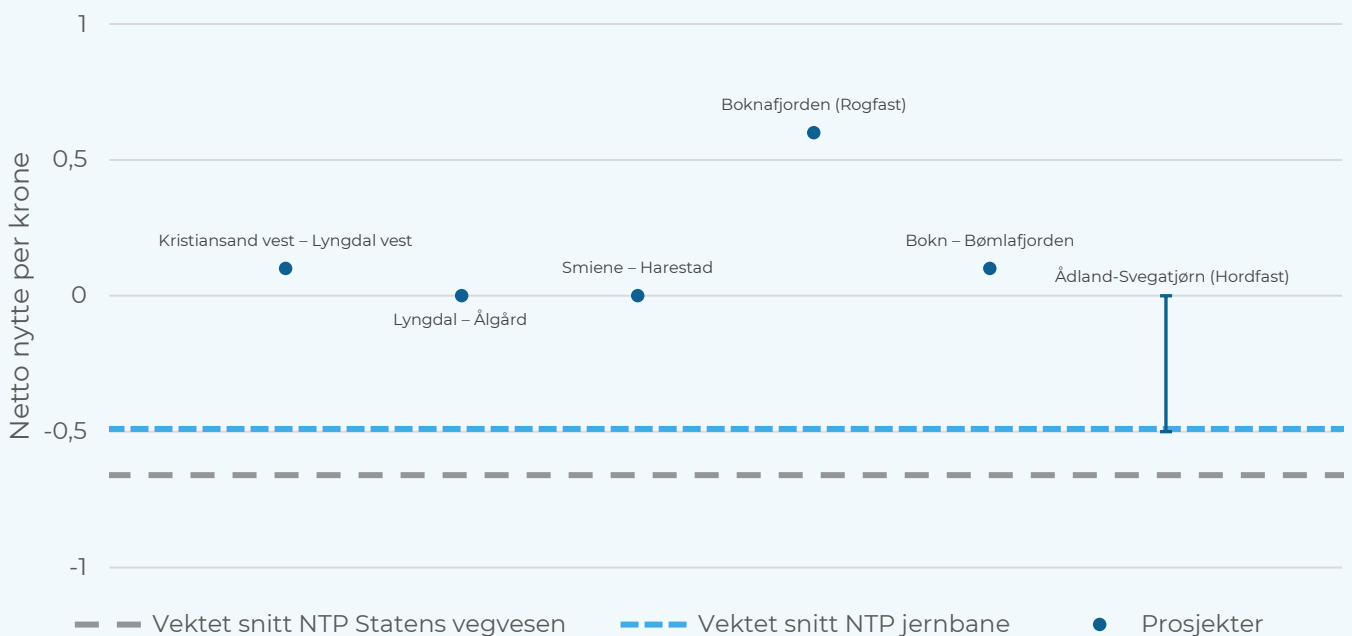
Med hensyn til effektivitet burde lønnsomme prosjekter prioriteres. Samtidig er det slik at mange av prosjektene i NTP er ulønnsomme, og det er mer effektivt å prioritere prosjekter er mindre ulønnsomme.

E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) er beregnet til å ha negativ nettonytte (-0,9 milliarder 2024-kroner), men per krone er nettonytten bare beregnet til å være svakt negativ (0,02) (Meld. St. 14 (2023-2024)). Det er imidlertid betydelig uenighet om hvorvidt dette prosjektet bare har svakt negativ nettonytte. Vista (2025) har beregnet at nytten trafikantene oppnår er halvparten så stor som den Statens vegvesen har beregnet, og følgelig har de beregnet nettonytten som langt mer negativ. Med deres beregninger er nettonytten per budsjettkrone -0,5, langt fra Statens vegvesens beregninger (NNB på litt under 0). Dersom disse beregningene i større grad er korrekte, vil prosjektet ikke lenger gjøre det godt mot prioriterte prosjekter i NTP. Hordfast har også store ikke-prissatte negative konsekvenser.

6.1.3 Ikke alle prosjekter med positiv netto nåverdi er samfunnsøkonomisk lønnsomme

I dette kapitlet er bare prissatte virkninger omtalt. De fleste veiprosjekter har negative ikke-prissatte virkninger. Dermed er ikke alle prosjekter med en beregnet positiv nettonytte nødvendigvis samfunnsøkonomisk lønnsomme. I og med at en går langt i å prissette virkningene i samfunnsøkonomiske analyser av samferdselsprosjekter, gir beregnet nettonytte likevel et godt innblikk i hvilke prosjekter som kaster best av seg. Samtidig vil det være ulikheter i størrelsen på negative ikke-prissatte virkninger og sammenligninger basert på utelukkende prissatte virkninger blir ikke helt korrekte.

Figur 6-1: Utvalgte E39-prosjekter sammenlignet med gjennomsnitt i NTP



Note: Vektet gjennomsnitt er hentet fra NTP 2025-2036 tabell 12.4. For Statens vegvesen oppgir de NNK og for jernbane oppgir de NNB. De enkelte prosjektene er også oppgitt i NNK, med unntak av Kristiansand vest - Lyngdal vest som er oppgitt i netto nytte per investerte krone og Bokn - Bømlafjorden og Hordfast som er oppgitt i NNB, som følge av informasjonstilgang. Hvilken måleenhet som benyttes påvirker ikke fortegnet, men kan påvirke størrelsesorden. Hordfast er beregnet til å ha negativ NNB nært 0 av Statens vegvesen og til å ha -0,5 i NNB av Vista, og her oppgis prosjektet som et spenn mellom disse beregningene.

7. Stramme prioriteringer for å realisere gevinster

Ambisjonen med Vestlandsvegen E39 er å bidra til en mer sammenhengende og funksjonell vestlandsregion, gjennom å knytte bo- og arbeidsmarkeder tettere sammen og legge til rette for regionforstørring. Dette har vært et bærende premiss i konseptutviklingen, særlig gjennom forventninger om økt produktivitet, bedre arbeidsmarkedstilpasning og styrket verdiskaping.

De primære effektene for brukerne av transportsystemet er kortere reisetid og økt fleksibilitet. Disse effektene danner grunnlaget for videre samfunnsmessige virkninger, blant annet gjennom mer integrerte arbeidsmarkeder og bedre tilgjengelighet til viktige regionale funksjoner. Forutsetningene for å realisere gevinstene varierer imidlertid betydelig avhengig av om ambisjonen om Vestlandsvegen E39 realiseres fullt ut eller kun delvis.

Full måloppnåelse forutsetter at hele prosjektporteføljen gjennomføres. Dette innebærer betydelige krav til planlegging, finansiering og politisk prioritering over tid. For prosjekter i tidlig fase er videre modning gjennom planlegging, ekstern kvalitetssikring og beslutningsforberedelse avgjørende for å redusere risiko og sikre et godt beslutningsgrunnlag.

Samtidig tilsier både kostnadsnivået og det samlede handlingsrommet i samferdselspolitikken at delvis måloppnåelse er et mer realistisk scenario både på mellomlang og lang sikt. I et slikt perspektiv blir prioritering av de mest lønnsomme og virkningsfulle tiltakene avgjørende. Rogfast illustrerer hvordan et prosjekt med høy nytte kan prioriteres og realiseres innenfor gjeldende rammer.

For øvrige delprosjekter bør både full utbygging og alternative løsninger vurderes. Der samfunnsøkonomisk lønnsomhet er svak eller negativ, kan forbedrede ferjeløsninger, målrettede utbedringer av eksisterende vei eller tiltak som bidrar til bedre utnyttelse av dagens infrastruktur gi betydelige gevinster til lavere kostnad og med mindre naturinngrep.

Veien videre for Vestlandsvegen E39 handler derfor om å balansere langsiktige ambisjoner med realistiske prioriteringer. For å sikre fremdrift og måloppnåelse bør prosjektene med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres i kommende Nasjonal transportplan, i tråd med de overordnede målene i transportplanen.

8. Referanser

Atkins & Oslo Economics , 2016. *Kvalitetssikring (KS 2) av E39 Rogfast*, s.l.: s.n.

Bråthen, S. & Lysche, L., 2004. *Konsekvensanalyser i ferjesektoren : gjennomgang av noen kostnadskomponenter - arbeidsnotat*, Molde: Høgskolen i Molde.

DFØ, 2024. *Veileder i samfunnsøkonomiske*, s.l.: s.n.

Dovre Group & TØI, 2023. *E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde, Kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverskalg for valgt prosjektoalternativ (KS2)*, s.l.: s.n.

EY, 2021. *Grøn region Sunnhordaland*, s.l.: s.n.

Finansdepartementet , 2025. *Statens prosjektmodell - Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten*, s.l.: s.n.

Hansen, W., 2015. *Makroøkonomiske effekter av ferjefri E39*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Hansen, W., Gundersen, F. & Jordbakke, G. N., 2019. *Høyfrekvent ferjetilbud. TØI-rapport 1732/2019*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Heum, P., Norman, E. B., Norman, V. D. & Orvedal, L., 2012. *Tørreskodd Vestland – Arbeidsmarkedsvirkninger av ferjefritt samband Bergen-Stavanger. SNF-arbeidsnotat nr. 33/12*, Bergen: Samfunns- og næringslivsforskning AS.

Holmen, R. B., 2021. *Grunnlaget for ex ante-evalueringer av nettoringvirkninger fra transportinvesteringer i Norge. Concept temahefte nr. 17*, Trondheim: Ex anta akademisk forlag.

HRP, 2019. *Samfunnsøkonomisk analyse - Ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden*, s.l.: s.n.

Klima - og miljødepartementet, 2023. *Naturavtalen*. [Internett]
Available at:
<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/naturmangfold/innsiktsartikler-naturmangfold/naturavtalen/id2987476/?expand=actbox3002877>

Klimakur 2030, 2020. *Tiltak og virkemiddel mot 2030*, s.l.: s.n.

Kommunal- og distriktsdepartementet, 2025. *Regionale utviklingstrekk 2025*, s.l.: s.n.

Madslie, A., Kwong, C. K. & Steinsland, C., 2020. *Ferjefri E39: Transport- og samfunnsøkonomiske beregninger*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Meld. St. 14 (2023-2024), 2023-2024. *Nasjonal transportplan 2025-2036*, s.l.: Samferdselsdepartementet.

Meld. St. 20 , 2020-2021. *Meld. St. 20 Nasjonal transportplan 2022-2033*, s.l.: Samferdselsdepartementet.

Meld. St. 26 (2012-2013), 2012-2013. *Nasjonal transportplan 2014–2023*, s.l.: Samferdselsdepartementet.

Meld. St. 33, 2016-2017. *Nasjonal transportplan 2018-2029*, s.l.: Samferdselsdepartementet.

Meld. St. 35 (2023–2024), 2024. *Bærekraftig bruk og bevaring av natur*, s.l.: Klima- og miljødepartementet.

Menon & Ecofact, 2024. *Store samferdselsprosjekters virkninger for natur og miljø*, s.l.: s.n.

Menon , 2024b. *Gevinster av ny E39 i Rogaland og Agder*, s.l.: s.n.

Menon, 2020. *Ringvirkningsanalyse av Hordfast-utbyggingen*, s.l.: s.n.

Menon, 2024a. *Ekspertmeldingen 2024*, s.l.: Menon Economics.

Menon, 2025. *Gevinster av samferdselsinvesteringer på E39 mellom Stavanger og Bergen*, s.l.: Menon.

Metier & Møreforskning, 2009. *Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av E39 Kyststamvegen Boknafjordkryssingen*, s.l.: s.n.

Minken, H., 2013. *Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ferjeavløsningsprosjektene på E39 mellom Stavanger og Trondheim. TØI rapport 1272/2013*, Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Norconsult, 2021. *E39 Ålesund-Bergsøya, tilleggsutredning Møreaksen og Romsdalsaksen*, s.l.: s.n.

Nordlandsforskning, 2018. *Sprikende resultater fra prosjektanalyser*, Bodø: Nordlandsforskning.

NOU 2020:15, 2020. *Det handler om Norge*, s.l.: s.n.

NOU 2023: 25, 2023. *Omstilling til lavutslipp - Veivalg for klimapolitikken mot 2050*, s.l.: s.n.

NRK, 2025. *E39 er først klar om 15 år*. [Internett]
Available at: <https://www.nrk.no/sorlandet/e39-er-forst-klar-om-15-ar-1.17330989>

Nye Veier, 2020. *NTB*. [Internett]
Available at:
<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/17893401/ny-e39-mellom-kristiansand-og-mandal-stor-innvirkning-pa-bo--og-arbeidsmarked?publisherId=14424980>
[Funnet 9 Februar 2026].

Nye Veier, u.d. *E39*. [Internett]
Available at:
<https://www.nyeveier.no/strekninger/e39/>

OFV & BIL, 2025. *Prognose 2023-2030*. [Internett]
Available at: https://opplysningsraadet-for-veitrafikk-ofv.s3.amazonaws.com/images/Prognose-2025_2030.pdf

Oslo Economics & Norconsult, 2025. *Fra vei til vekst*, Oslo: s.n.

Oslo Economics & Norconsult, 2025. *Fra vei til vekst – Moderne mobilitets betydning for sterke bo- og arbeidsregioner*, s.l.: s.n.

Prop. 1 S, 2025-2026. *Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)*, Oslo: Samferdselsdepartementet.

Prop. 54 S (2020-2021), 2020. *Auka finansieringsbehov og revisert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekte rammer for rv Ryfast i Rogaland*, s.l.: Samferdselsdepartementet .

Prop.1 S (2025-2026), 2025. *Prop.1 S (2025-2026)*, Oslo: Samferdselsdepartementet.

Prosjektgruppe Utfordringer i transportkorridorer og byområder, 2023. *Utfordringer i transportkorridorer og byområder (arbeidsdokument)*, s.l.: s.n.

Rådgivende utvalg for finanspolitiske analyser, 2026. *Uttalelse 2026*, s.l.: s.n.

Samferdselsdepartementet , 2025. *Syv nye prosjekter skal teste ut løsninger for utslippsfrie anleggsplasser*. [Internett]
Available at:
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/syv-nye-prosjekter-skal-teste-ut-losninger-for-utslippsfrie-anleggsplasser/id3097315/>

Samferdselsdepartementet, 2010. *Ferjefri kyststamveg: Utgreiingar om teknologiske løysingar og samfunnmessige verknader*. [Internett]

Available at:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/sd/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2010/ferjefri-kyststamveg-utgreiingar-om-tekn/id611349/>

Samferdselsdepartementet, 2024b. *Samferdselsministeren opna E39 MyrmeL-Lunde*. [Internett]
Available at:
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/samferdselsministeren-opna-e39-myrmeL-lunde/id3024461/>

SINTEF, 2024. *Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser i transportsektoren*, s.l.: s.n.

SSB, 2025a. *SSB - tabell 11713*. [Internett]
Available at: <https://www.ssb.no/statbank/table/11713>
[Funnet 4 Februar 2026].

SSB, 2025b. *Elbilstatistikken viser nyeste tall for elbiler i Norge*. [Internett]
Available at: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken/artikler/ny-sjerrig-pa-elbiler-i-norge-se-siste-elbilstatistikk-her>

SSB, 2026. *SSB - Tabell 10482*. [Internett]
Available at:
<https://www.ssb.no/statbank/table/10482>
[Funnet 15 Januar 2026].

Statens vegvesen & COWI, 2024. *Fagrapport - Prissette konsekvensar*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2007. *Konseptvalgutredning E39 Kyststamvegen Boknafjordkryssingen*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2011a. *E39 Aksdal-Bergen – Konseptvalgutgreiing*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2011c. *Konseptvalgutredning E39 Søgne-Ålgård*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2011e. *Konseptvalgutgreiing E39 Skei-Ålesund*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2011f. *Konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2011g. *Konseptvalgutredning E39 Bergsøya-Valsøya*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2012. *Ferjefri E39 - Hovedrapport*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2017. *KVU Kryssing av Sognefjorden*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2021a. *Konsekvensanalyser - Håndbok V712*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2021b. *Ny rapport bekrefter tidligere utredninger om kryssing av Romsdalsfjorden*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2021/12/ny-rapport-bekrefter-tidligere-utredninger-om-kryssing-av-romsdalsfjorden/>
[Funnet 2026].

Statens vegvesen, 2021c. *Rapport om naturmangfold er no klar*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/nyhetsarkiv/rapport-om-naturmangfold-er-no-klar/>

Statens vegvesen, 2022a. *E39 Svegatjørn-Rådal er åpnet*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/fullfort/e39svegatjornradal/>

Statens vegvesen, 2022b. *Statens vegvesen - vegprosjekter*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/fullfort/e39svegatjornradal/>
[Funnet 5 Februar 2026].

Statens vegvesen, 2022b. *Studie - Beregning av klimagassutslipp for fast samband kontra ferjedrift*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2023. *E39 Storehaugen - Førde*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2025. *Forslag til reguleringsplan for E39 mellom Stord og Os er klar*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39stordos/nyhetsarkiv/forslag-til-reguleringsplan-for-e39-mellom-stord-og-os-er-klar/>

Statens vegvesen, 2025. *Regjering.no*. [Internett]
Available at: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/samferdselsministeren-klippte-snor-for-ny-e39-mellom-betna-og-hestnes/id3111856/>
[Funnet 9 Februar 2026].

Statens vegvesen, 2025. *Vegvesen - om-oss*. [Internett]
Available at: <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2025/02/ampere-10-ar/>
[Funnet 13 Februar 2026].

Statens vegvesen, 2026a. *Denne traseen anbefaler Statens vegvesen for 58 km ny europaveg*. [Internett]
Available at:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39boknstord/nyhetsarkiv/denne-traseen-anbefaler-statens-vegvesen-for-58-km-ny-europaveg/>

Statens vegvesen, 2026b. *Kommunedelplan E39 Bokn-Bømlafjorden - Samlerapport prissatte konsekvenser*, s.l.: s.n.

Statistisk sentralbyrå, 2012. *SSB - befolkning*. [Internett]
Available at: <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram/arkiv/2012-06-20>
[Funnet 13 Februar 2026].

Statistisk sentralbyrå, 2024. *SSB - befolkning*. [Internett]
Available at: <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivninger/statistikk/nasjonale-befolkningsframskrivninger>
[Funnet 13 Februar 2026].

Sæther, S. R. & Moe, E., 2021. *A green maritime shift: Lessons from the electrification of ferries in Norway*, Trondheim: Energy Research & Social Science.

SØA, 2025. *Samfunnseffekter av E39 Møreaksen og Fv. 662 Kjerringsundsambandet*, Oslo: s.n.

Transportøkonomisk institutt, 2019. *Bedrifters verdsetting av raskere og mer pålitelig transport - Den norske verdsettingsstudien for godstransport 2018*, s.l.: s.n.

Tveter, E. & Mørkrid, G., 2018. *Beregningsmetodikk for nettoringsvirkninger av samferdselsinvesteringer*, s.l.: Mørforskning COWI og Høgskolen i Molde.

Tveter, E. & Aalen, P., 2020. *Metodikk for beregning av netto ringvirkninger – aggregeringsnivå og anbefaling av metode*, s.l.: Møreforskning og Menon Economics.

Vista Analyse, 2025. *Samfunnsnyttene av Hordfast*, Oslo: s.n.

Welde, M., 2016. *Kostnadsutvikling i store statlige investeringsprosjekter fra KS1 til KS2*, Trondheim: Concept-programmet.

Welde, M. & Tveter, E., 2025. *Fra gevinst til tap: Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske vegprosjekter 1973-2024. Concept-rapport nr. 80*, Trondheim: Ex ante akademisk forlag.

oslo**economics**

www.osloeconomics.no

E-post og telefon:
post@osloeconomics.no
+47 21 99 28 00

Besøksadresse:
Klingenberggata 7A
0161 Oslo

Postadresse:
Postboks 1562 Vika
0118 Oslo