

Ferjefri E39

Av

Steinar Strøm, Vista Analyse

Konklusjon

- Det er langt fra opplagt at en ferjefri E 39 er en samfunnsøkonomisk lønnsom investering
- Prosjektet er et ingeniørmessig svært krevende og finansielt utfordrende prosjekt, selv i et internasjonalt perspektiv
- Det er ikke godt nok utredet- til tross for de utredninger som allerede foreligger

Alternativer

- Et hvert investeringsprosjekt må sammenliknes med et optimalt alternativ (nest-beste alternativ)
- Dagens E 39 med sju-åtte ferjereiser, og dagens ferjer; er et mulig alternativ, men ikke det beste
- En endret E 39 med nye vegtraseer er bedre, men heller ikke det beste alternativ
- Et ferjealternativ med større, hurtiggående og klimavennlige ferjer på alle eller noen av strekningene kan være et bedre sammenlikningsgrunnlag for ferjefri E39
- Og hvor en tar hensyn til at personer vil fort frem, mens godstransport er mer avhengig av punktlighet og frekvens

Gjort er gjort-men hva med vegeu videre?

- Verdens lengste og dypeste undersjøiske tunnel under Boknafjorden, Rogfast, er allerede under bygging, Stortingsvedtak i 2017
- Men vi har tid til å stoppe opp og vurdere mer nøye om samfunnet er tjent med å fortsette med en ferjefri E39 videre mot Trondheim
- Selv i et oljeland som Norge er det grenser for hva en kan bruke på prosjekter som er samfunnsøkonomisk ulønnsomme - eller som i alle fall har en svært usikker lønnsomhet

Elementene i en nytte-kostnadsanalyse

- Utbyggingskostnader
- Driftskostnader
- Trafikkantnytte, reisetidseffekter
- Gevinster/kostnader knyttet til støy, ulykker, forurensende utslipp, derunder klimaeffekter
- Indirekte virkninger (mernytte eller ringvirkninger):
- Agglomerasjonseffekter
- Arbeidstilbud
- Økt konkurranse og økt produksjon i markeder med innskrenket konkurranse

Utbyggingskostnader

- Kostnadene er høye- og økende i de nye anslag som er kommet
- Kostnadsanslag for Rogfast var 6,8 mrd kroner i 2010, nå er anslaget ca 17 mrd, en økning på 247 prosent, langt mer enn kostnadsveksten i bygg-og anleggsmarkedet i samme periode.
- Kostnadsanslagene på bygging av ferjefri veg fra Aksdal til Os og inn mot og rundt Bergen, derunder Hordfast (kryssing av Bjørnefjorden), har også økt kraftig, nærmer seg 75! mrd.
- Kryssing av Sognefjorden er heller ingen spøk og kan koste mye
- E 39 fra Kristiansand til Trondheim kan fort komme opp i 30- 40 prosent av dagens totale utgifter på Statsbudsjettet (1235 mrd kroner).

Trafikkantnytte

- Inntektsvekst, befolkningsvekst og høyt aktivitetsnivå kan gi økt trafikk og økt betalingsvillighet for å komme fort frem
- Historisk har kysten fra Kristiansand til Trondheim hatt gode tider- mye takket være den **ikke-fornybare ressursen olje og gass**. Høy vekst i befolkningen og høy aktivitet har bidratt til høy trafikkvekst de siste 10-årene
- Men her er fremtiden usikker som følge av hvor mye olje- og gassproduksjon vil bety for næringsvirksomhet langs kysten
- Dagens lønns-og inntektsnivå langs kysten kan gi et villedende utgangspunkt for å si hvordan det vil gå de neste 40-60 år
- Godstransport er også avhengig av næringsstruktur. Hvordan denne strukturen blir de neste 40-60 år er usikkert

Finansiering av utbyggings- og driftskostnadene

- Kostnadene kan enten finansieres av skattebetalerne eller av trafikkantene, eller av en kombinasjon av skattebetalere og trafikanter
- Finansdepartementet regner med at en skattefinansiering innebærer en kostnad på 20 prosent av de totale kostnadene
- Grunnen er at skatter og avgifter kan endre personers og bedrifters tilpasninger slik at det produseres for lite i landet, eller for ineffektivt.
- Dersom de totale utbyggingskostnadene for ferjefri E39 kommer på la oss si 400 mrd kr, og alt skattefinansieres, blir kostnaden ikke 400 mrd kr, men 480 mrd kr.

Bompenger

- Et alternativ til skattefinansiering er bompenger
- Høsten 2016 uttalte Vegvesenets prosjektleder for Hordfast at samfunnsnyttene av Hordfast er veldig gode
- På spørsmål om hvorfor bompenger var holdt utenfor analysen ble det svart at en ikke kan stipulere effekten av bompenger så lenge det ikke er fattet vedtak om bompengenivået
- Men, dette betyr at en slettes ikke vet om samfunnsnyttene er veldig gode
- Blir bompengene høye, kan trafikken bli lav og trafikkantnyttene bli også lav

E 39 er ikke ferdig utredet

- Finansiering av utbyggings- og driftskostnader **må** avklares i prosjektfasen
- Grunnen er at skattefinansiering påvirker direkte de totale kostnadene, og bompenger påvirker trafikkvolum og dermed trafikkantnytt
- Blir prosjektene vedtatt uten å ta hensyn til hvordan prosjektene finansieres, kan en risikere å vedta prosjekt som i ettertid viser seg å være samfunnsøkonomiske ulønnsomme
- Denne tabben ble gjort i forbindelse med Flytoget. En antok at en utbyggingskostnaden (pm tilslutt ble på 10 mrd ,1998 kr) kunne finansieres av de reisende, uten at denne antakelsen var tatt med i prosjektfasen. Da Flytoget startet opp viste det seg at den bedriftsøkonomiske optimale billettprisen ble så lav og markedsandelen også så lav at de reisende kunne bare dekke 10 prosent av utbyggingskostnadene, ikke 100 prosent

Bruk av oljepenger

- Den høye kostnaden som ferjefri E 39 kan innebære, vil trolig friste politikere til å bruke mer oljepenger
- Alternativet er økte skatter/reduksjon i andre offentlige utgifter.
- Min gjetning er at det vil bli brukt mer oljepenger
- I såfall vil Kyst-Norge bli rammet, og altså noe av grunnlaget for trafikkvolumene på E 39
- Grunnen er at dersom det brukes mer oljepenger innenlands, må med nødvendighet dette gå utover omfanget til eksport-og importkonkurrerende virksomheter i Norge. Mekanismen er at oljedollar veksles inn i kroner og kronen styrkes
- Kyst-Norge har mange slike virksomheter

Indirekte virkninger (mernytte eller ringvirkninger):

- Agglomerasjonseffekter
- Dette er effekter knyttet til at folk bor mer tett, lokale markeder blir større
- Større sjanse for bedrifter å få tak i arbeidskraft med de rette kvalifikasjonene.
- Bedriftene får større lokale markeder og kan drive i større skala
- Økt tetthet og geografisk samlokalisering av bedrifter kan dermed gi produktivetsgevinster ved at kunnskap utveksles mellom bedrifter, tilgangen på arbeidskraft med de rette kvalifikasjonene øker og markedene blir større.
- I hvor stor grad dette er aktuelt for et Kyst-Norge med sin særegne eksportrettede næringsstruktur og med så gode digitale muligheter for kunnskapsutveksling vi har i dag, er et åpent spørsmål
- Og hvis befolkningen øker langs kysten som følge av ferjefri E 39 må vi sjekke hvor befolkningen kommer fra og hva de gjorde der. Det er **økningen** i produktivitet som betyr noe. Og hvis denne økningen fører til lønnsøkninger skal dette allerede være med i beregningen av trafikkantnytt (verdien av spart reisetid).

Arbeidstilbudseffekter

- Hvis E39 fører til mer produktive arbeidere og høyere lønninger, så kan det føre til økt arbeidstilbud:
- Yrkesdeltakelsen kan gå opp (men den er allerede høy i Norge)
- Timer arbeidet kan gå opp, men økte lønninger har også en inntektseffekt som gjør at fritid blir mer ettertraktet.
- Om en ferjefri E39 fører til et høyere arbeidstilbud er ikke godt nok utredet

Økt konkurranse

- Dersom E 39 fører til større lokale markeder kan det føre til mer konkurranse (og da først og fremst utenfor de store byene i dagens Kyst-Norge), så kan det gi gevinster i form av høyere produksjon og lavere priser (til fordel for forbrukerne)

Indirekte virkninger er usikre

- En kan ikke se bort fra at indirekte virkninger er positive og bedrer lønnsomheten til E39 prosjektet.
- Men her trengs mer detaljert og mikrobasert kunnskap: Hvordan er konkurransesituasjonen i de lokale markedene, hvordan er arbeidsmaedsituasjonen i Kyst-Norge med hensyn til yrkesdeltakelse og timer arbeidet, i hvor stor grad er aktivitetene langs kysten knyttet direkte og indirekte til olje-og gassproduksjon, vil høye bompenger kunne låse bedrifter og personer inne mellom to eller flere bomstasjoner og føre til at det skjer etableringer utenfor disse bomstasjonene (rundt Stavanger, Bergen, Ålesund, Molde og Trondheim, mm,