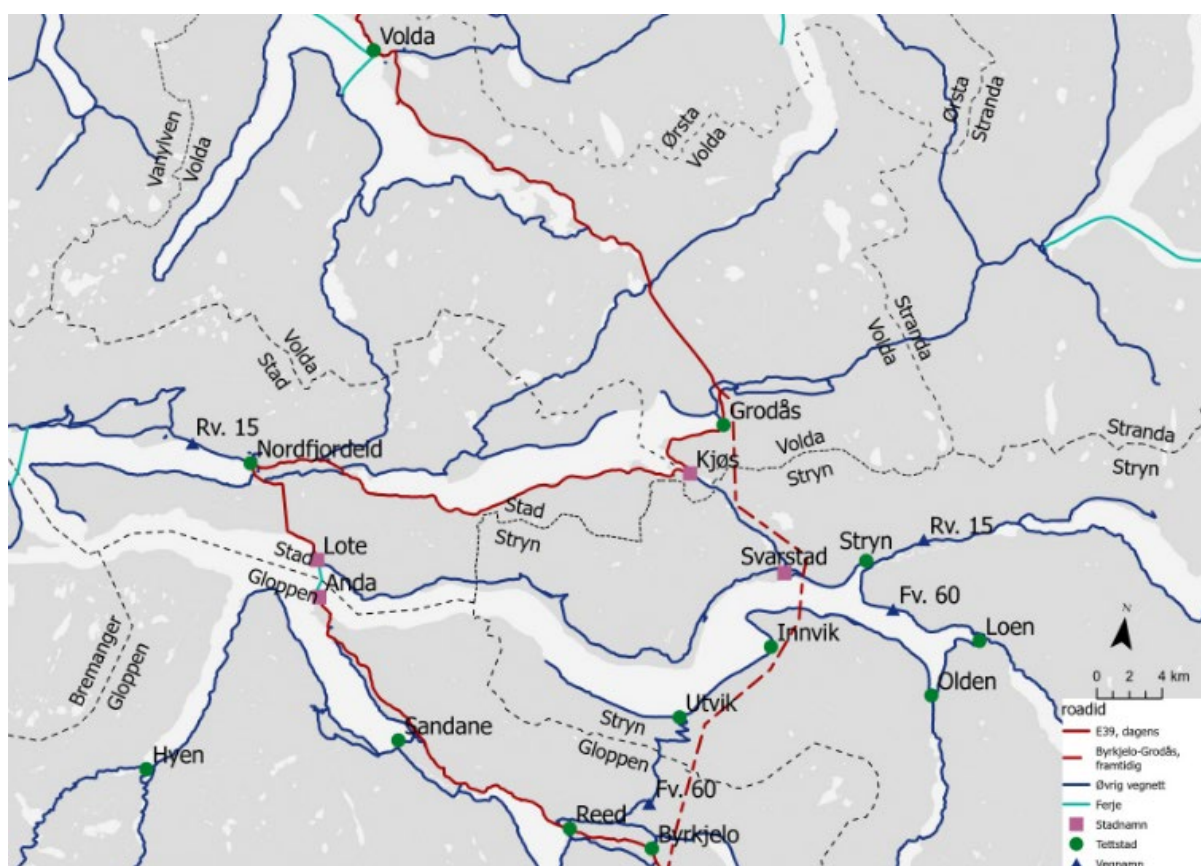


# Lokale verknadar på destinasjons- og ruteval som følgje av E39 Byrkjelo-Grodås, og verknadar av arealdataverktøyet i distriktskommunar



Figur 1: Kart over indre Nordfjord med stadsnamn, vegnettverk og kommunegrenser.

Forfatter: Malin Pettersen Seime

Artikkelen er basert på ei masteroppgåve levert på NTNU med Trude Tørset som rettleiar våren 2025. Lokale verknadar på destinasjons- og ruteval er undersøkte ved bruk av RTM.

Vidare er det undersøkt om det nyutvikla arealdataverktøyet (ADV) er nyttig å bruke i distriktsområder.



## INTRO/INTRODUCTION

Prosjektet «Ferjefri E39» har som formål å betre standarden og pålitelegheita til kyststamvegen E39, samt binde vestlandet saman. Prosjektet kjem til å få lokale og regionale verknadar.

Denne studien tek for seg eitt av delprosjekta i ferjefri E39: Byrkjelo-Grodås i indre Nordfjord. Figur 1 viser ei oversikt over indre Nordfjordområdet. Den planlagde vegen skal krysse Nordfjorden med ei ny bru.

I dag kryssar E39 Nordfjorden med ferjesambandet Anda-Lote. Ferja brukar 11 minutt på kryssinga, og den har avgang kvart 20. minutt. E39 går frå Byrkjelo, via Anda-Lote og Nordfjordeid og vidare mot Grodås. Strekinga er i underkant av 80 km lang og tek om lag 1,5 time med bil. Eit alternativ til E39 er fv. 60, som frå Byrkjelo går over Utvikfjellet og via tettstaden Stryn rundt Nordfjorden. Denne ruta er om lag like lang som E39, men reisetida er 15 minutt kortare.

Den planlagde vegen mellom Byrkjelo og Grodås skal krysse fjorden lenger aust enn der ferjesambandet er i dag. Avstanden mellom Byrkjelo og Grodås blir om lag 35 km, og ein biltur på strekinga kjem til å ta i underkant av 30 minutt. Reisetidsinnsparing er på 45-60 minutt. Reisetida mellom kommunane Stryn og Gloppen blir kort nok til å pendle. Samtidig er det forventa at tettstadane Nordfjordeid (i Stad kommune) og Stryn (i Stryn kommune) kjem til å tape mykje gjennomgangstrafikk. Kommunane Gloppen, Stad og Stryn er valde ut som studieområder.

Studien tek for seg tre forskingsspørsmål i samband med studieområdet og tiltaket E39 Byrkjelo-Grodås,

1. Kva verknadar på destinasjons- og ruteval er forventa for lokale reiser som følgje av tiltaket?
2. Korleis kan ein forvente at bompengar på ny E39 og sidevegen fv. 60 kan påverke destinasjons- og ruteval for lokale reiser?
3. Er det nyttig å bruke ADV i distriktsområder?



## METODE/METHOD

Den regionale persontransportmodellen (RTM) vert nytta for å svare på forskingsspørsmåla.

RTM er eit etablert modellverktøy for transportanalyser i Noreg. RTM estimerer etterspørsel (reisehensikter, destinasjonar og reisemiddel) av korte turar og fordeler desse turane i nettverket. RTM fordeler òg turar frå faste matriser i nettverket.

Arealdataverktøyet (ADV) er eit nytt verktøy som brukast saman med RTM. Sonedata er inngangsdata i RTM, og er til dømes tal personar fordelt på alder eller tal sysselsette i kvar grunnkrets. Utan ADV er sonedata statiske, altså dei endrar seg ikkje. ADV kan endre sonedata dynamisk ved å fordele folkevekst på grunnkretsar basert på grunnkretsar sin kapasitet og tilgjengelegheita til grunnkretsane. Dynamiske endringar av sonedata kan bidra til meir realistiske resultat, ettersom ADV prøver å etterlikne ei meir røyndomsnær fordeling av busette, sysselsette og besøkande enn det som er mogeleg berre med RTM.

ADV er utvikla for bruk i byområder der folketalet aukar og det er press på areal. Formålet med forskingsspørsmål 3 er å undersøke om det kan vere nyttig å bruke ADV i distriktsområder, eller om utteljinga ikkje er verdt tidsbruken.



## RESULTAT/RESULT

Resultata frå RTM viser at mange vil velje å bruke den nye vegen i staden for dei to rutene som er

dagens alternativ. Det betyr mindre gjennomgangstrafikk i Nordfjordeid og tettstaden Stryn. Modellen estimerer at det blir fleire reiser mellom Gloppen og Stryn kommune, og at tal reiser til og frå Nordfjordeid er nesten upåverka av tiltaket. Det ser òg ut til at tal reiser frå Volda til tettstaden Stryn vil auke.

Bompengar reduserer trafikkmengda på den nye vegen og fv. 60 litt. Det blir òg litt færre reiser mellom Gloppen og Stryn kommune. Bomtakssten

på strekninga er 43 kroner for lett fossilbil. Mengda trafikk og interkommunale reiser er større med bompengar enn utan ny veg, som tilseier at vegen vil vere nyttig òg med bompengar.

ADV påverkar folketalet, som igjen påverkar trafikkmengda. Verknadane er så små at det ikkje har noko å sei for verken praktiske eller teoretiske formål. Totalt sett ser det ut til at ADV ikkje er nyttig å bruke i distriktsområder.