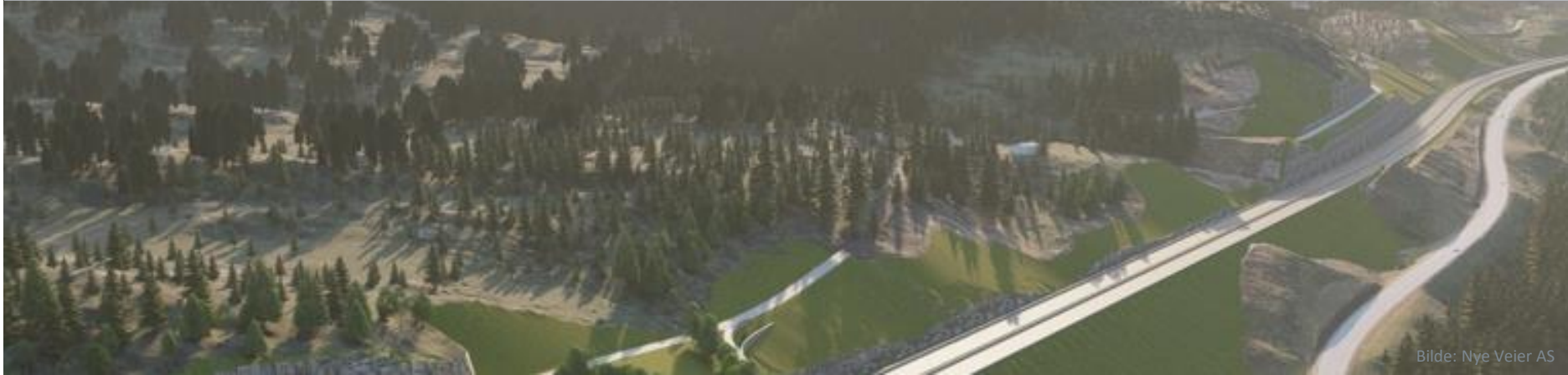


Rapport

Gevinster av ny E39 i Rogaland og Agder



Bilde: Nye Veier AS

Forord

På oppdrag fra E39-nettverket Agder og Rogaland har Menon Economics analysert direkte gevinster av og potensialet for ytterligere gevinster som kan utløses av ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger. I tillegg har vi beregnet ringvirkningene av selve utbyggingen, og hvordan veien understøtter arbeidsplasser og verdiskaping i utbyggingsperioden. Vi takker Næringsforeningen i Kristiansandsregionen, Næringsforeningen i Stavangerregionen og Lister Næringsforening for godt samarbeid og gode innspill til rapporten.

Peter Aalen (senior manager) har vært prosjektleder, mens Sander Rivø Aslesen (senior analyst), Johanne Øderud Vatne (analyst) og Aljoscha Schöpfer (analyst) har vært prosjektmedarbeidere. Sveinung Fjose har vært kvalitetssikrer.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå. Vi takker oppdragsgiver for et spennende oppdrag.

Desember 2024



Peter Aalen
Senior manager
Menon Economics

Innhold

- 1 Sammendrag
- 2 Innledning og bakgrunn
- 3 Metodikk for ringvirkninger
- 4 Resultater av ringvirkningsanalysen
- 5 Direkte nyttevirkninger av E39
- 6 Potensiale for næringslivsgevinster



Sammendrag: Ringvirkninger av utbygging av E39 Kristiansand-Stavanger

Veitbygging av E39 mellom Kristiansand og Stavanger vil halvere reisetiden mellom Kristiansand og Stavanger. Dette vil ha flere positive samfunnsmessige konsekvenser.

Totalt vil det koste om lag 66 milliarder 2023-kroner inkl. mva å bygge ut hele veistrekning. En veitbygging som dette vil ha brede økonomiske konsekvenser, og vi har beregnet ringvirkningene av denne økonomiske impulsen.

Vi beregner selve utbyggingen til å understøtte om lag 19 000 årsverk og 25 milliarder kroner i verdiskaping i hele utbyggingsfasen. Den største delen av disse økonomiske effektene vil komme i lokalregionen, her definert som Agder og Rogaland.

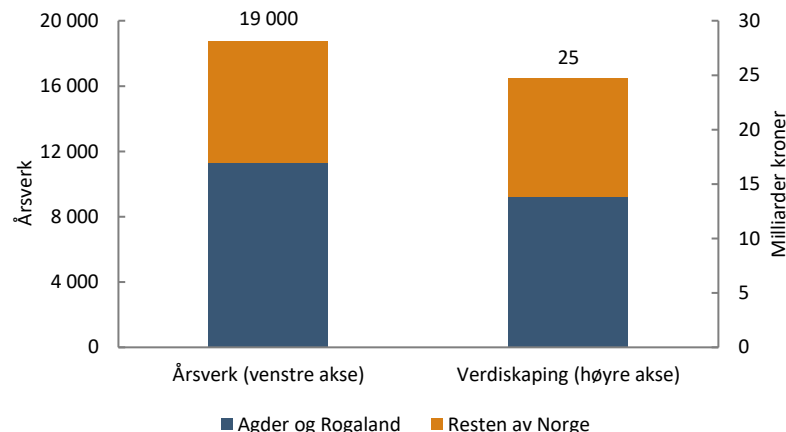


25 milliarder
kroner i verdiskaping



19 000 årsverk
i sysselsettingseffekter

Figur A: Sysselsettings- og verdiskapingseffekter som understøttes av veitbyggingen. Kilde: Menon Economics



Veitbyggingen vil kunne understøtte viktige sysselsetting og verdiskaping i en periode hvor regionen trolig må inn i en større omstillingsfase. Som en følge av lavere aktivitet i bygg- og anleggsnæringen, samt petroleumsnæringen vil det være behov for arbeidsplasser i hele regionen samme periode som utbyggingen vil kunne gjennomføres.¹ Den lange utbyggingsperioden, samt at den sammenfaller med en omstillingsfase kan bidra til større og mer langvarige gevinster for regionen av selve utbyggingen enn man normalt sett ikke kunne forventet.

En bedre vei mellom Kristiansand og Stavanger vil i seg selv kunne gi store økonomiske gevinster i form av spart reisetid og færre ulykker. I tillegg til dette vil næringslivet i regionen kunne nyte godt av tett samarbeid med hverandre, noe en bedre vei kan være med å fasilitere. Neste side oppsummerer gevinstene befolkning og næringsliv vil oppnå når ny E39 Kristiansand-Stavanger er ferdigstilt.

1: Vi legger her til grunn Perspektivmeldingen sin utvikling av petroleumsnæringen og bygg- og anleggsnæringen.

Sammendrag: Gevinster av ferdigstilt ny E39 Kristiansand-Stavanger

Beregnet netto nytte for E39 Kristiansand – Ålgård utgjør om lag 2,5 milliarder kroner



Mens det jevne veiprojekt i Norge vil føre til et netto tap for samfunnet på om lag 78 øre per investerte krone, så vil Nye Veiers to prosjekter E18/E39 Ytre ring – Kristiansand og E39 Lyngdal-Ålgård medføre en netto gevinst for samfunnet på hele 2,5 milliarder 2024-kroner over veienes levetid. Dette tilsvarer en gevinst på 7 øre per investerte krone.

210 færre drepte og hardt skadde i trafikken



Som følge av at ny vei er sikrere vil antall alvorlige ulykker reduseres betydelig. For E39 Lyngdal-Ålgård forventes eksempelvis en reduksjon på alvorlige ulykker fra 4 til 1,9 årlig, noe som tilsvarer en reduksjon på 52 prosent. For hele strekningen unngås 210 drepte og hardt skadde i trafikken over veiens levetid på 75 år.

Veien vil bidra til om lag 800 000 godstimer spart per år



Dersom ny E39 bygges ut vil omfanget av godstransport på strekningen øke ytterligere, grunnet de betydelige tidsbesparelsene ny vei vil gi. Nye Veier har at om lag 780 000 godstimer vil spares årlig dersom hele strekningen E39 Stavanger-Kristiansand bygges ut. Denne effektiviseringen vil innebære en direkte kostnadsbesparelse for næringslivet. Den samlede gevinsten for godstransporten estimeres til om lag 44 milliarder 2024-kroner over veiens 75 år med levetid.

Veien vil også spare om lag 3 millioner timer for privatpersoner i løpet av et år



Dersom ny E39 bygges ut vil antall reiser øke ytterligere, grunnet de betydelige tidsbesparelsene ny vei vil gi. Nye Veier har ved bruk av transportmodeller beregnet at privatpersoner vil spare hele 3 millioner timer reisetid årlig dersom hele strekningen E39 Stavanger-Kristiansand bygges ut.

Veien kan bidra til økte klyngeeffekter i regionen, noe som kan gjøre næringslivet i regionen mer produktiv



Raskere vei er en kilde til at næringslivet i Rogaland og Agder kan samhandle bedre enn i dag. Dersom det legges en målrettet innsats mot å legge til rette for slik samhandling kan potensielt ytterligere gevinster i form av økt produktivitet utløses. Dette innebærer å fokusere på næringer der Agder og Rogaland har en betydelig konsentrasjon av bedrifter med komplementære ressurser og kompetanse.

Dersom regionen klarer å utnytte potensielle klyngeeffekter i regionen vil det kunne bidra med mellom 7 og 9 milliarder kroner i økt verdiskaping årlig



Med utgangspunkt i gevinstene Europakommisjonen har identifisert for vellykkede næringsklynger, har vi beregnet et øvre tak for potensielle effekter på næringslivet i Rogaland og Agder. Dette taket er beregnet til mellom 7 og 9 milliarder kroner i årlig verdiskaping.

The background of the slide is a photograph of a large, flat area covered in light-colored gravel or crushed stone. In the distance, there are some blurred structures and trees under a hazy sky.

1. Innledning og bakgrunn

Vår rapport belyser gevinstene av å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Stavanger

Den norske delen av E39 strekker seg fra Kristiansand i sør til Trondheim i nord. I Nasjonal transportplan 2025-2036 fremheves det at E39 gjennom Agder og Rogaland er særlig viktig for næringslivets transportbehov og har en stor andel av godstransportarbeidet på strekningen Oslo – Stavanger. Dagens vei har ujevn standard, både når det kommer til fartsgrenser og veibredde. Strekningen har også flere ulykker enn landsgjennomsnittet.

På oppdrag for E39-nettverket Agder og Rogaland belyser Menon Economics en rekke gevinster av å bygge ut strekningen E39 Kristiansand-Stavanger. Rapporten er strukturert som følger:



I dette første kapittelet introduserer vi de planlagte utbyggingene på strekningen og når vi forventer at utbyggingene realistisk sett kan være ferdigstilte.



I kapittel 2 og 3 presenterer vi hhv metodikk og resultater av vår ringvirkningsanalyse av selve utbyggingene. Denne analysen viser verdiskapingen og sysselsettingen selve utbyggingene vil understøtte både lokalt og nasjonalt.



I kapittel 4 presenter vi de direkte gevinstene for næringsliv og befolkning av at ny vei er ferdigstilt. Disse betydelige gevinstene består blant annet av spart tid og redusert antall ulykker og er gevinster som er vi kan være sikre på at vil realiseres, uavhengig av om ytterligere tiltak gjennomføres eller om man lykkes med å skape synergier i næringslivet som følge av utbyggingene.



I kapittel 5 vises vår analyse av potensialet for ytterligere gevinster for næringslivet, som kan komme i tillegg til de direkte gevinstene. For å utløse slike gevinster er ny vei potensielt en nødvendig, men aldri en tilstrekkelig betingelse – man i tillegg legge ned målrettet arbeid mot å sikre at øvrige forhold ligger til rette for at den kortere reisetida veien bidrar med, skal medføre sterkere næringsklynger og – spesialisering og derigjennom økt produktivitet i den nye og sammensmeltede regionen Agder og Rogaland.

E39 Kristiansand – Ålgård er vil halvere reisetiden mellom Kristiansand og Stavanger og er blant Norges mest lønnsomme veinvesteringer

Å bygge ny E39 Kristiansand til Ålgård utenfor Stavanger, er blant veiprosjektene i Norge som estimeres å være mest lønnsomt for samfunnet å investere i. Ansvaret for å planlegge og bygge ut denne strekningen ble overført til Nye Veier som en del av deres oppstartsportefølje i 2016 (Meld. St. 25 (2014-2015)). De siste veistrekningene inn mot Stavanger, Ålgård-Figgjo-Osli, er del av Statens vegvesens portefølje. Veistrekningen fra Kristiansand til Mandal er allerede i drift, mens strekningen gjennom Lyngdal er under utbygging. Resterende strekning på omtrent 165 km gjenstår.

Lyngdal – Ålgård er det prosjektet i Nye Veiers portefølje med størst potensiale for prosentvis tidsbesparelse, der også Ytre Ringvei er topp tre. Samlet sett vil utbygging av ny E39 Kristiansand-Stavanger i underkant av halvere reisetiden fra i overkant av 3 timer til 1 time og 40 minutter, samtidig som reiseveien blir om lag 37km kortere.

Samlet sett vil ny E39 Kristiansand-Stavanger koste om lag 66 mrd 2024-kroner inkl. mva å bygge ut, men investeringen er i motsetning til de fleste veiltak i Norge likevel lønnsom for samfunnet. Nye Veier skal prioritere de mest lønnsomme prosjektene først og de vil derfor ønske å prioritere å få bygget ut disse prosjektene før heller enn seinere.

Tabell 1: Oppsummering av E39 Kristiansand-Stavanger (Hove, Sandnes) før og etter veiutbyggingen. Kilde: Menon Economics, Nye Veier

Reisetid	Før: ca. 3t og 5 min	Etter: ca. 1t og 40
Km	Før: Ca. 221	Etter: Ca. 184
Veistandard	Før: 70-80 km/t, to felt ulykkespreget	Etter: 110 km/t fire felt, H3-standard.
Årsdøgntrafikk	7000 i snitt Lyngdal – Ålgård 50 000 Ytre Ringsvei, Kristiansand	
Estimert kostnad gjenstående strekninger	Nye Veier, gjenstående deler E39 Kristiansand-Ålgård: 66 mrd. inkl. mva SVV: E39 Ålgård-Hove 5,0 mrd. inkl. mva	

Nye Veiers likviditet og størrelsen på investeringene begrenser hvor raskt ny E39 Agder-Rogaland kan ferdigstilles

Nye Veier finansieres med en årlig statlig bevilgning på om lag 6,5 milliarder 2024-kroner. Kombinert med finansiering gjennom bompenger setter denne rammen en begrensning for hvor mye Nye Veier kan investere årlig i utbygging av veiprojekter. Likviditetsbegrensningen gjør at Nye Veier per nå ikke kan sette i gang nye prosjekter før prosjekter som allerede er under utbygging er ferdigstilt.

Nye Veiers handlingsrom er svekket av økte priser i anleggsmarkedet i senere år, som ikke har blitt fullt ut kompensert gjennom økte statlige bevilgninger. Selskapet vil også møte økte kostnader til drift og vedlikehold etter hvert som nye veiprojekter ferdigstilles, noe som ytterligere begrenser handlingsrommet. I tillegg må det gjenstående arbeidet med å ferdigstille plangrunnlag fullføres, før nye prosjekter kan starte.

Med utgangspunkt i disse økonomiske begrensningene, anslåtte prosjektkostnader og forventede bompengandeler, anslår vi at det første nye prosjektet på E39 Agder-Rogaland tidligst kan starte i 2027, og at hele strekningen først kan være ferdigstilt til 2040, forutsatt høy prioritering fra Nye Veier, jf. tabell 2. For at prosjektene skal kunne ferdigstilles tidligere, er vår vurdering at Nye Veiers handlingsrom må utvides.

Tabell 2: Forventet tidslinje for oppstart og ferdigstillelse av prosjekter i Nye Veiers portefølje.* Kilde: Nye Veier, Menon Economics

Strekning		24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
Under utbygging	E6 Berkåk-Vindåsliene																
	E6 Kvithammar-Åsen																
	E6 Ranheim-Værnes																
	E6 Storhove-Øyer																
	E18 Rugtvedt-Langangen																
	E39 Lyngdal øst-Lyngdal vest																
Fremtidige prosjekter	E39 Mandal-Blørstad																
	E18/E39 Ytre Ringvei																
	E39 Blørstad-Lyngdal øst																
	E39 Lyngdal-Ålgård																

*Prosjektene Ålgård-Figgjo-Osli nærmest Stavanger ligger i SVVs planportefølje og kan i prinsippet igangsettes så snart plangrunnlag, kvalitetssikring, stortingsvedtak og lokale vedtak om utbygging foreligger. Vi har plassert disse ut i tid, blant annet på bakgrunn av informasjon fra Nasjonaltransportplan 2025-2036.

2. Introduksjon til ringvirkninger

Her og på neste side gir vi en kort introduksjon til Menons modell for ringvirkningsanalyser, som vi har brukt til å belyse verdiskapings- og sysselsettsingsvirkninger i utbyggingsperioden for ny E39 mellom Kristiansand og Ålgård.

Investeringer i store prosjekter, for eksempel et veiprosjekt påvirker et bredt spekter av bedrifter i ulike næringer. I første omgang vil utbyggeren etterspørre varer og tjenester fra flere leverandører. Disse leverandørene vil deretter etterspørre varer og tjenester fra sine underleverandører. Dermed vil de første investeringene resultere i økt produksjon, verdiskaping og sysselsetting både for de direkte leverandørene (dette kaller vi «direkte effekter») og deres underleverandører (effektene oppover i verdikjeden, omtalt som «indirekte effekter»). Summen av de direkte og indirekte effekten er det vi refererer til som ringvirkningseffekter. Figuren illustrerer de økonomiske effektene som oppstår som resultat av en økonomisk impuls fra utbyggingen av E39.

De direkte effektene inkluderer sysselsetting og verdiskaping som skjer i forbindelse med byggingen, mens de indirekte effektene omfatter sysselsetting og verdiskaping hos leverandørene og leverandørenes underleverandører.

Konsumeffektene, også kjent som induserte effekter, refererer til sysselsetting og verdiskaping som følger av forbruket til de direkte og indirekte ansatte. Katalytiske effekter, som ikke alltid er kvantifiserbare, inkluderer læringseffekter, innovasjonseffekter og klyngeeffekter.

Det er viktig å være klar over at en ringvirkningsanalyse er en såkalt bruttoanalyse. Bruttoverdiskaping er høyere enn netto verdiskaping, fordi den inkluderer verdiskapingen som kommer som følge av aktiviteten tilknyttet utbygging av veiprosjektene, samtidig som den ikke sier noe om den alternative anvendelsen av arbeidskraft eller kapital. Hvis det er mangel på arbeidskraft vil en del av sysselsettingseffektene man kommer frem til i en ringvirkningsanalyse bli hentet fra andre næringer, og vil dermed ikke føre til en økning i samlet norsk sysselsetting.



Katalytiske effekter

Ikke kvantifiserte effekter. Eksempelvis læringseffekter, kunnskapsekskernaliteter, omstillingseffekter, klyngeeffekter ...



Direkte effekter

Sysselsettsings- og verdiskapingseffekter.

Indirekte effekter

Sysselsettsings- og verdiskapingseffekter fra leverandører og deres underleverandører 10 ledd tilbake i verdikjeden.

Konsum-effekter

Sysselsettsings- og verdiskapingseffekter fra de direkte og indirekte sysselsatte private forbruk.

Alle ringvirkningsresultater i denne rapporten er utarbeidet ved hjelp av Menons ringvirkningsmodell, ITEM. På denne siden forklarer vi kort hvordan ringvirkningseffektene beregnes i ITEM, samt hvordan modellen fordeler ut disse ringvirkningene geografisk.

SSBs kryssløpsmatrise viser omfang av leveranser, sysselsetting, skatter og avgifter, samt import og eksport i 64 NACE-næringer.* Det er denne fordelingen som danner grunnlaget for modellen vår. Beregningene starter ved at vi plasserer en inntektsimpuls, som for eksempel utbyggingskostnadene, inn i forskjellige næringskategorier. Modellen beregner med utgangspunkt i dette sysselsettings- og verdiskapingseffekter.

For å produsere varer og tjenester som bedriftene lager, må de kjøpe varer og tjenester fra andre bedrifter i Norge, samt importere. SSBs kryssløpsmatrise viser gjennomsnittlig import fra hver næring, samt en oversikt over leveranser mellom de 64 ulike næringene i statistikken. Med bakgrunn i dette kan vi beregne den økonomiske impulsen oppover i verdikjeden.

Menons modell, ITEM, fordeler også ringvirkningseffektene ut geografisk. Dette gjøres med en såkalt gravity-modell. Denne modellen estimerer handelsstrømmer ved å se på den geografiske avstanden mellom kommunene, samt hvor stort næringslivet i kommunen er. På denne måten finner man ut hvilke kommuner som mest sannsynlig handler gitte varer og tjenester mellom seg.

Viktige analysebegreper

Verdiskaping er den merverdien bedriften skaper. Verdiskaping måles som bedriftenes driftsresultat før avskrivninger og nedskrivninger (EBITDA) pluss deres lønnskostnader. Verdiskaping er en viktig størrelse i samfunnsøkonomi fordi den gjennom konsum og skatt legger grunnlag for velferd.

Sysselsetting. Sysselsatte er et annet ord for folk i arbeid. Dette er antall jobber som er registrert uavhengig av hvor stor stillingsprosent jobben har.

Årsverk. Siden antall sysselsatte ikke tar innover seg hvor mye hver person jobber, kontrollerer vi for dette ved å bruke årsverk som mål på sysselsettingseffekter. Årsverk tar utgangspunkt i sysselsatte, men multipliserer med hvor mye en gjennomsnittlig sysselsatt jobber i løpet av et år.

Produktivitet er et mål på hvor mye verdiskaping hver sysselsatt kaster av seg. Vi finner denne størrelsen ved å beregne verdiskaping per sysselsatt.

Ringvirkninger er en beregning av hvordan en etterspørselsimpuls fra en næring fordeler seg utover resten av økonomien gjennom kjøp fra underleverandører i flere ledd.

Kryssløp er en oversikt over alle næringers kjøp fra andre næringer på nasjonalt plan.

Understøtter betyr at kjøpet fra en bedrift til en annen bedrift legger grunnlag for verdiskaping og sysselsetting i selgende bedrift.

* NACE er en felles europeisk klassifisering av økonomisk aktivitet i næringer, som er standarden i hele EU og EØS.

The background of the slide is a photograph of a large, open area covered in light-colored gravel or crushed stone. In the distance, there are some blurred structures and trees under a hazy sky.

3. Resultater av ringvirkningsanalysen

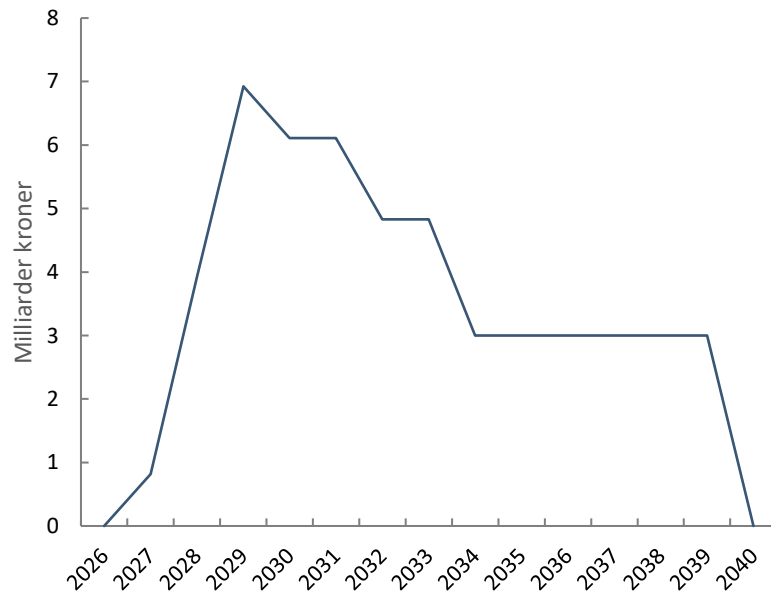
Totalt vil det investeres om lag 51 milliarder kroner eks. mva for å bygge ut E39

I ringvirkningsanalysen begynner vi med å vurdere størrelsen på den økonomiske impulsen, som utgjøres av utbyggingskostnadene for veien. For å anslå ringvirkningene av veiprosjektet i regionen har vi videre gjort antakelser om byggestart og utbyggingsperiode for de ulike delstrekningene. Før nye prosjekter kan settes i gang må Nye Veier av likviditetshensyn ferdigstille pågående utbyggingsprosjekter. Nye Veier prioriterer utbygginger i henhold til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og på ettersom prosjektene på E39 Kristiansand-Ålgård kommer godt ut på dette målet, forventer vi at disse prioriteres høyt i kommende porteføljeprioriteringsrunder i selskapet.

Basert på omfanget av Nye veiers pågående byggeprosjekter, og et innskrenket handlingsrom med økende driftsansvar og kostnadsnivå, se side 9, anslås byggestart for prosjektene å bli utsatt til rundt 2027. Vi antar at delprosjektene som er kommet lengst i planleggingsprosessen blir igangsatt først. Estimerer på investeringskostnad per delstrekning er hentet fra nasjonal transportplan og annet tilgjengelig materiale. Figuren til høyre viser vårt anslag på investeringene i veien over tid.

Totale investeringer i prosjektet er beregnet til 51 milliarder 2023-kroner ekskludert mva., eller 66 milliarder inkludert mva. Som vist i figuren forventer vi høyest investeringsvolum i perioden 2028–2034, basert på analyser av fremdriftsplaner og tilgjengelige ressurser.

Figur 1: Investeringsprofil over tid for utbyggingen av vei. Kilde: Nye Veier, Menon Economics



Utbyggingen vil understøtte om lag 13,8 milliarder kroner i verdiskaping i Agder og Rogaland

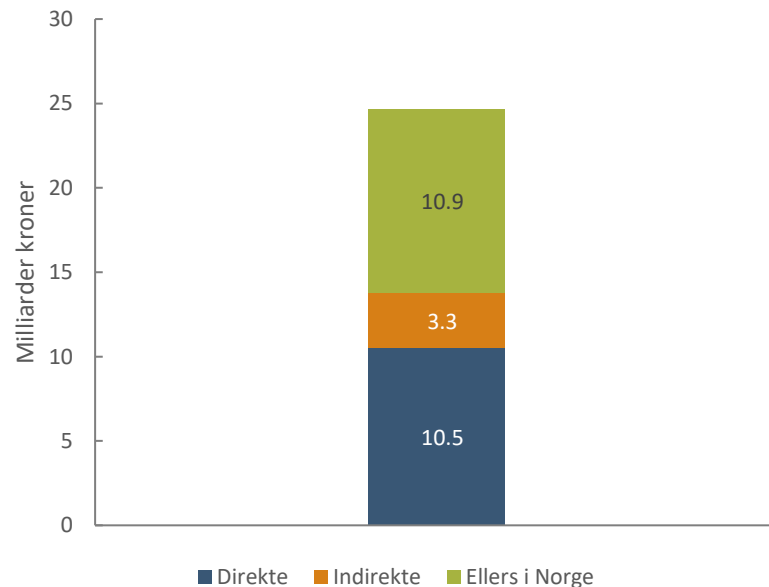
Ringvirkningene av veiutbyggingen er beregnet med utgangspunkt i metodikken beskrevet i forrige kapittel. I beregningene er det antatt at 30 prosent av den direkte økonomiske impulsen går til import i første ledd. Investeringene er fordelt over tid i henhold til fordelingen vist i figur 1 på forrige side.

Totalt vil utbyggingen av veien bidra til å understøtte om lag 13,8 milliarder kroner i verdiskaping innen regionen. Figuren til høyre viser fordelingen av de totale verdiskapingseffektene mellom direkte og indirekte effekter i regionen, samt verdiskaping ellers i Norge.

Figuren viser at rundt 75 prosent av verdiskapingseffektene i regionen, tilsvarende 10,5 milliarder kroner, vil tilfalle aktørene som direkte står for veiutbyggingen. De resterende 25 prosent, tilsvarende 3,3 milliarder kroner, vil være verdiskapingseffekter som oppstår lenger opp i verdikjeden, hos leverandører og underleverandører til utbyggingsaktørene.

I tillegg til de 13,8 milliardene i verdiskaping innen regionen, vil veiutbyggingen understøtte om lag 10,9 milliarder kroner utenfor regionen i Norge. Disse effektene oppstår utelukkende oppover i verdikjeden. Dette er typisk for geografiske ringvirkningsanalyser, da store regioner ofte tiltrekker seg verdiskapingseffekter høyere opp i verdikjeden. Av verdiskaping utenfor regionen tilfaller en betydelig andel Oslo og Akershus.

Figur 2: Verdiskapingseffekter av veiutbyggingen. Kilde: Menon Economics



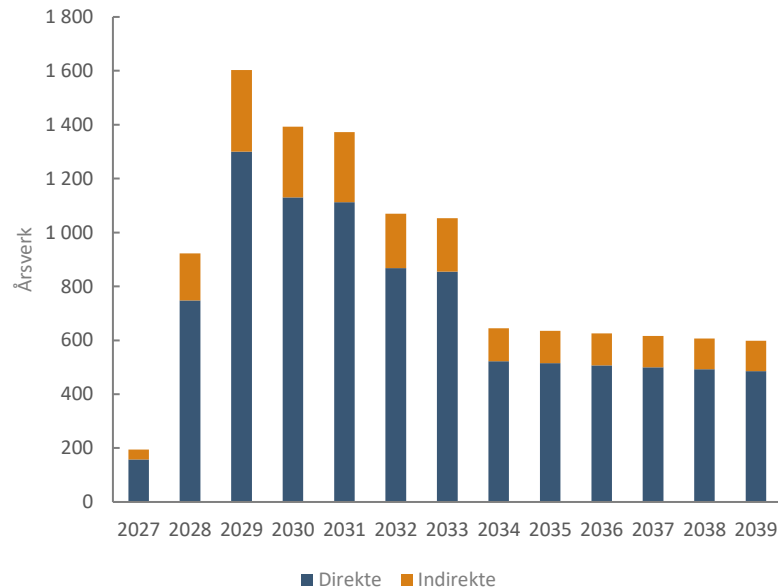
Totalt vil utbyggingen understøtte om lag 11 300 årsverk i Agder og Rogaland

Veiinvesteringen forventes også å bidra til økt sysselsetting i regionen i utbyggingsperioden. Basert på fordelingen av investeringene over tid, illustrert på side 14, har vi estimert hvordan utbyggingen av E39 kan understøtte sysselsettingen både direkte og indirekte. Direkte sysselsetting refererer til ansatte som arbeider direkte med veiutbyggingen, mens indirekte sysselsetting inkluderer ansatte hos leverandørbedrifter og deres underleverandører. Figuren til høyre viser estimert antall årsverk veiprosjektene vil generere i utbyggingsperioden.

Sysselsettingseffekten er høyest i årene med størst aktivitet, fra 2028 til 2033. I gjennomsnitt anslås utbyggingen å bidra med rundt 700 årsverk årlig direkte og 165 årsverk indirekte. Dette tilsvarer om lag 5 prosent av dagens sysselsetting i bygg- og anleggsnæringen i Agder. Flertallet av årsverkene vil være knyttet direkte til utbygging. I toppåret forventes veiprosjektet å generere cirka 1 600 årsverk i regionen. Totalt vil utbyggingen understøtte om lag 11 300 årsverk over perioden 2027-2039.

I tillegg til effektene i regionen vil det også understøttes om lag 7 500 årsverk andre steder i Norge. Disse årsverkene vil primært være lokalisert i store regioner som Oslo og Akershus.

Figur 3: Sysselsettingseffekter som understøttes av veiutbyggingen. Kilde: Menon Economics



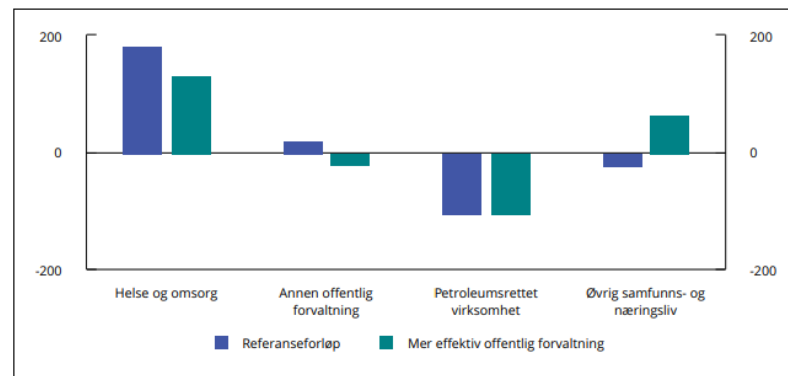
Ringvirkninger og deres betydning for den regionale økonomien

Analysen av ringvirkningene av veiinvesteringen viser at utbyggingen støtter sysselsetting og verdiskaping i regionen. Investeringen skaper direkte økonomisk aktivitet ved å opprettholde arbeidsplasser og generere inntekt, noe som er viktig for lokaløkonomien. Det er imidlertid viktig å påpeke at analysen ikke vurderer alternative bruksmuligheter for kapitalen. Midlene som investeres i dette prosjektet, kunne vært brukt på andre prosjekter som også kunne bidratt til økonomisk vekst og utvikling andre steder. Dette betyr at verdiskapingen fra alternative investeringsmuligheter ikke er inkludert i vurderingen.

Samtidig kan ringvirkningene i større grad representere nettogevinster for Agder og Rogaland dersom investeringene fører til permanente arbeidsplasser og adresserer en mangel på arbeidsplasser i regionen. I slike tilfeller vil prosjektet i mindre grad konkurrere med andre arbeidsgivere om arbeidskraft. På neste side viser vi grove framskrivinger av utviklingen i arbeidsstyrken og antall arbeidsplasser i regionen for å illustrere dette.

Framskrivningen er basert på befolkningsprognoser fra SSB fordelt på aldersgrupper, samt den forventede næringsutviklingen i henhold til Perspektivmeldingen 2024, som er vist i figuren oppe til høyre. For å estimere fremtidig antall arbeidsplasser i bygg- og anleggssektoren har vi tatt utgangspunkt i framskrivinger fra SSB, og justert for produktivitetsutviklingen i perspektivmeldingen. Vi har nedjustert antall arbeidsplasser i petroleumsnæringen ut fra perspektivmeldingens beregninger, illustrert i figuren til høyre. For helse- og omsorgssektoren har vi oppjustert antall arbeidsplasser tilsvarende. For øvrige næringer har vi antatt at veksten følger befolkningsveksten i arbeidsfør alder. For framskrivning av arbeidsstyrken har vi tatt utgangspunkt antall sysselsatte i regionen i dag og framskrevet denne med befolkningsveksten innen personer i arbeidsfør alder.

Figur 4: Endring i sysselsetting frem mot 2060. Referanseforløp og forløp med mer effektiv ressursbruk i offentlig forvaltning. Kilde: Perspektivmeldingen



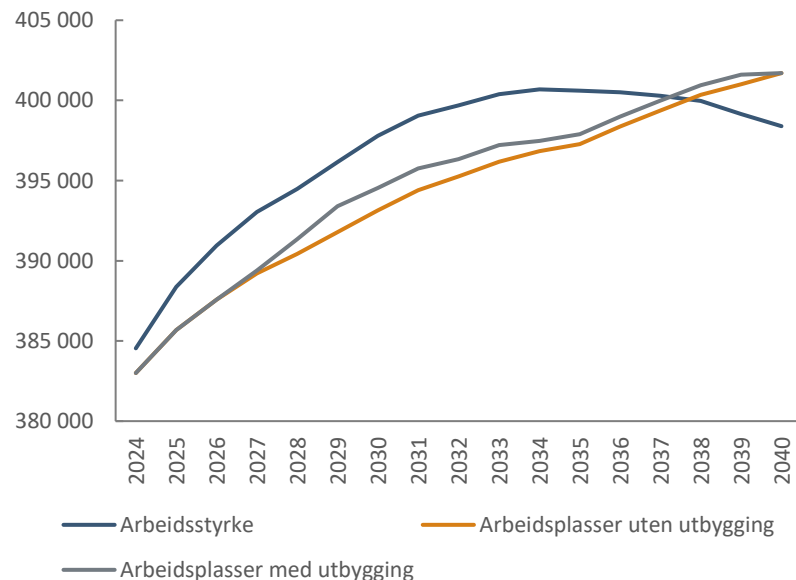
Utbyggingen av veien *kan* bidra til arbeidsplasser i en omstillingsperiode for næringslivet i regionen

Slik forklart på forrige side vil ringvirkningene av utbyggingen i mindre grad fortrenge annen aktivitet om arbeidsmarkedet er lite stramt i perioden utbyggingen gjennomføres. Våre grove framskrivinger av arbeidsstyrken (blå linje) og antall arbeidsplasser (oransje linje) i regionen, vist figuren til høyre, indikerer at regionen i perioden fram til 2038 vil være i en omstillingsfase der arbeidsmarkedet er mindre stramt. I denne perioden vil perspektivmeldingens forventede fall i næringsaktivitet kunne bidra til lavere vekst i arbeidsplasser enn veksten i arbeidsstyrken. Etter om lag 2038 forventer vi at det økte behovet for arbeidskraft innen helse- og omsorgssektoren kombinert med lavere befolkningsvekst vil skape et strammere arbeidsmarked igjen.

I denne omstillingsfasen finnes det en risiko for økt arbeidsledighet og/eller utenforskap. Veiprosjektet, som skaper rundt 11 300 årsverk, kan bidra til å dempe den potensielle ubalansen i arbeidsmarkedet. Vår grove framskriving av arbeidsplasser i regionen, inkludert utbyggingen, er vist med grå linje. Som vist forventes sysselsettingsvirkningene av utbyggingen å i all hovedsak inntreffe mens arbeidsmarkedet er lite stramt, dvs mens den blå linjen ligger over den grå.

Det er viktig å påpeke at denne framskrivingen kun gir en indikasjon på arbeidsmarkedet vil bli mindre stramt i en periode, og at differansen mellom «arbeidsplasser» og «arbeidsstyrken» ikke kan tolkes som en prognose for antall arbeidsledige i regionen.

Figur 5: Sysselsettingseffekt relativt til arbeidsstyrken i regionen. Kilde: Menon Economics



Om den mulige nettoeffekten for Agder og Rogaland

Flere faktorer knyttet til regionen og E39-prosjektet kan bidra til positive nettoeffekter for Agder og Rogaland. Som vist på forrige side, kan regionen stå overfor en periode med knapphet på arbeidsplasser, der et nytt veiprosjekt i mindre grad vil fortrenge eksisterende sysselsetting sammenlignet med et presset arbeidsmarked. I tillegg er det få andre store veiprosjekter i kø i regionen, noe som gjør at alternativ bruk av midlene sannsynligvis ville innebære investeringer i andre landsdeler, med en tilsvarende overføring av verdiskaping og sysselsetting dit.

Bygg- og anleggsarbeidere utgjør en mobil arbeidsstyrke, inkludert arbeidskraft hentet fra utlandet. E39-prosjektet, som strekker seg over en lengre periode, kan imidlertid gjøre det mer attraktivt for arbeidere å bosette seg i regionen sammenlignet med kortvarige utbyggingsprosjekter. Hvis de sysselsatte blir fastboende, kan dette styrke den lokale økonomien ved å øke det permanente innbyggertallet og dermed også fremtidig konsum. Dette kan gi regionen langsiktige økonomiske gevinster.

I tillegg til de direkte sysselsettingseffektene kan E39-prosjektet bidra til å utvikle regional kompetanse og kapasitet i bygg- og anleggsnæringen. Langvarige prosjekter som dette gir muligheter for lokal arbeidskraft til å bygge erfaring og spesialisering innen infrastrukturbygging. Dette kan gjøre regionen bedre rustet til å konkurrere om fremtidige prosjekter og tiltrekke nye investeringer. Videre kan prosjektet gi muligheter for samarbeid mellom lokale bedrifter og nasjonale eller internasjonale aktører, noe som kan styrke innovasjon og verdiskaping i regionen.



4. Direkte nyttevirkninger av ny E39

Veiutbygginger fører først og fremst til betydelige direkte gevinster for trafikanter og næringsliv

Når ny vei bygges ut er det normalt sett først og fremst begrunnet i behovet for at de trafikantene skal spare reisetid og at veiene skal bli sikrere. Dette er direkte virkninger av veiutbygginger som vi med høy sikkerhet kan forvente at inntreffer, uavhengig av om ytterligere tiltak gjennomføres eller om man lykkes med å skape gevinster av regionsforstørring eller næringsutvikling.

Slike direkte virkninger blir grundig utredet før alle større veiinvesteringer i Norge, se faktaboks til høyre. Den viktigste nyttevirkingen er verdien av spart tid- og reiseavstand for de som kjører på veien. Her tar man også høyde for at det har større verdi for samfunnet at en lastebil som frakter gods sparer en time reisetid enn det har at privatperson på fritidsreise gjør det. En annen viktig nyttevirking er at ny vei fører til færre ulykker.

For store investeringer, som de på E39 mellom Kristiansand og Agder, er summen av de direkte nyttevirkningene på mange titalls milliarder kroner. En høy andel av denne nytten vil tilfalle næringslivet i form av reduserte transportkostnader og færre forsinkelser. Disse betydelige gevinstene vil tilfalle nær sagt alle deler av næringslivet i hele Agder og Rogaland, så fremt de har behov for transport mellom Kristiansand og Stavanger. Vi går først gjennom disse direkte virkningene, siden de er de største og er lite usikre. Vi går deretter videre til en analyse av potensialet for ytterligere og mer usikre virkninger, som kan komme i tillegg til de direkte virkningene.

Direkte virkninger av veiutbygginger

***Samfunnsøkonomisk kost-/nytteanalyser** gjennomføres for alle større veiinvesteringer i Norge, ihht veiledere fra Finansdepartementet og SVV.¹ I slike analyser måles alle samfunnets kostnader av å gjennomføre investeringene opp mot befolkningens nytte av dem, i ett konsistent rammeverk. Analysene inkluderer kun direkte virkninger av den forbedrede veien, som vi er sikre på at vil inntreffe også dersom ingen andre tiltak gjennomføres. Både nyttevirkninger og kostnader summeres sammen over hele levetiden til veien, som forutsettes å være 75 år for motorveier.*

***Trafikantnytte** er normalt sett den største nyttevirkingen av veiinvesteringer. Virkningen består av verdien av at næringsliv, godstransporten og privatpersoner sparer reisetid og -avstand, samt andre direkte kostnader forbundet med å gjennomfører reisene.*

***Færre ulykker** er en annen viktig direkte virkning av veiutbygginger. Nye, rettere, og bredere veier bidrar til sikrere veier og færre ulykker.*

***Investeringskostnader** er normalt sett den største kostnaden for samfunnet.*

***Nettonytten** tilsvarer alle nyttevirkninger fratrasket alle kostnader. Dersom den er positiv omtaler man investeringen som samfunnsøkonomisk lønnsom.*

***Nettonytte per kostnadskrone (NNK)** er et mål på hvor mye samfunnet vinner eller taper per krone investert i en utbygging. NNK gjør det mulig å sammenligne lønnsomheten til større og mindre prosjekter.*

1. Alle kost-/nytteanalyser vi refererer til resultatene fra i rapporten er gjennomført i tråd med [SVVs Håndbok for konsekvensanalyser V712](#) og [Finansdepartementets rundskriv R109/21 «Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser»](#). Alle forutsetninger for resultatene i dette kapittelet, som at veiens økonomiske levetid er 75 år og hva verdien av spart tid for godstransport er, er i tråd med dette felles veiledningsmaterialet.

E39 Kristiansand – Stavanger er blant Norges mest lønnsomme veitiltak

Da nasjonal transportplan 2025-2036 ble lansert i våren 2024, ble veitiltak for til sammen 33,3 milliarder 2024-kroner inkl. mva prioritert i perioden 2025-2030 fra Statens vegvesens portefølje. Samlet sett var den samfunnsøkonomiske ulønnsomheten av prosjektene minus 24,1 milliarder kroner. For hver krone investert i de åtte prioriterte utbyggingene i første seksårsperiode vil samfunnet i gjennomsnittet tape 96 øre. En annen måte å si dette på er at verdien av sparte reisekostnader for befolkning og næringsliv, reduksjon i ulykker og andre nyttevirksomheter er lavere enn blant annet kostnaden som påføres skattebetalerne ved å bygge ut og drifte de nye veiene. For de 32 prosjektene prioritert i hele tolv årsperioden estimeres det at samfunnet vil tape 78 øre i gjennomsnitt per krone. Med investeringer på over 110 mrd. kroner utgjør samfunnets tap om lag 65 mrd kroner.¹

Nye Veiers to prosjekter på E39 Kristiansand-Stavanger inkludert i NTP (E18/E39 Ytre Ringvei – Kristiansand og E39 Lyngdal-Ålgård) står i sterk kontrast til det dystre bildet av ulønnsomme veiinvesteringer som tegnes av NTP. Mens det jevne veiprojekt i Norge vil føre til et stort netto tap for landet, så vil disse to prosjektene føre til en netto gevinst for samfunnet på hele 2,5 milliarder 2024-kroner over veienes levetid.² For hver krone investert i disse to prosjektene mellom Kristiansand - Ålgård har samfunnet en gevinst på 7 øre. Det er ingen prosjekter i hele NTP som har høyere netto gevinst per kostnadskrone enn dette, blant de over 40 veiprojektene der det er beregnet samfunnsøkonomisk nytte.

Det er med andre ord svært gunstig for samfunnet å gjennomføre investeringene i ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger. Veistrekningene er del Nye Veiers portefølje, som prioriterer å gjennomføre de mest lønnsomme prosjektene i porteføljen først og derfor trolig vil prioritere disse veistrekningene høyt. Slik omtalt på side 9, er imidlertid Nye Veiers mulighet til å bygge ut de strekningene raskt begrenset av hvor store bevilgninger de får. Dersom Nye Veier ikke tilføres større bevilgninger vil disse lønnsomme investeringene måtte vente i mange år og trolig ferdigstilles seinere enn en lang rekke ulønnsomme investeringer som ligger utenfor Nye Veiers portefølje og som er prioritert i NTP 2025-2036.

Statens
vegvesens
NTP-portefølje
2025 – 2030:

-96 øre
netto nytte per
kostnadskrone

Prosjekter E39
Kristiansand –
Ålgård
beregnet i NTP:

+7 øre
netto nytte per
kostnadskrone

2,5 milliarder



Samlet netto nytte
for E18/E39 Ytre
ring Kristiansand og
E39 Lyngdal - Ålgård

1. Kilde: Tabell 13.1, s. 178-179, Nasjonal transportplan 2025-2036. I beregning av NNK skal diskontert investeringskostnad ekskl. mva legges til grunn, men dette er ikke oppgitt i NTP. Vi legger derfor til grunn samme forholdstall som for Nye Veier E39-prosjekter, som også tilsvarende tommelfingerregelen at diskontert investeringskostnad ekskl. mva utgjør om lag 75 prosent av udiskontert investering inkl. mva (forventet MVA er normalt sett 22 prosent, i tillegg kommer diskontering). 2. Kilde: Tabell 13.3, s. 181, NTP 2025-2036.

Ny E39 Kristiansand-Stavanger vil spare nær 210 dødsfall og hardt skadde i trafikken

E39 mellom Kristiansand og Stavanger* er en ulykkesutsatt strekning. Veien preges av stigninger, svinger, og varierende veibredde. Før utbyggingen, ble det forventet at 4 personer blir drept eller hardt skadd årlig på E39 Lyngdal Ålgård. Etter utbyggingen av ny vei forventes det at dette tallet reduseres til 1,9 en reduksjon på 52%.

I løpet av den nye veiens forventede levetid på 75 år, estimerer Nye Veier at hele 210 færre personer vil miste livet eller bli hardt skadd som følge av ny og sikrere E39 mellom Kristiansand og Ålgård. Grunnlaget for beregningen er transportmodell- og samfunnsøkonomiske beregninger gjennomført av Nye Veier, som tar høyde for forhold som a) at bilparken blir sikrere for hvert år som går, b) hvor ulykkesutsatt dagens vei er, c) hvor mange som kjører på ny og gammel vei, og d) hvor mye sikrere den nye veien er sett opp mot nåværende E39 gjennom Agder og Rogaland. Beregningene bygger på et solid empirisk fundament rundt hvor trafikksikkerhetsvirkningen av eksempelvis midtdele, flere felt, fartsgrense og rettere vei har. I de samfunnsøkonomiske kost-/nytteberegningene gis unngåtte ulykker en verdi i kroner, avhengig av alvorlighetsgraden til ulykkene.

Å få ferdigstilt ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger vil med andre være et nødvendig og viktig steg i riktig retning, dersom myndighetenes visjon om null hardt skadde og drepte i trafikken skal realiseres.

210 færre drepte og hardt skadde over veiens levetid



52% færre alvorlige ulykker
på E39 Lyngdal – Ålgård



*Alle resultater for ulykkesreduksjon og spart tid for persontrafikk og gods gjeldende for strekningen som starter med E39 Ytre Ring – Kristiansand og slutter i Ålgård, inkludert strekningen E39 Kristiansand Vest – Lyngdal. At sistnevnte er inkludert i disse beregningene, men ikke for netto nytte, kommer av at vi kun har sammenlignbare tall for ulykkesreduksjon og spart tid for denne strekningen. Vi har ikke sammenlignbare tall for SVVs delstrekning Ålgård-Figgjo-Osli. Om den var inkludert ville antall unngåtte ulykker og dødsfall vært høyere.

Ny E39 vil spare næringslivet for flere titalls milliarder kroner, som følge av raskere og mer effektiv godstransport

E39 mellom Kristiansand og Stavanger er en meget viktig transportåre for gods. Store deler av dagens strekning har en tungtransportandel på hele 20 prosent, og det passerer daglig et sted mellom 1200 til 1500 tunge kjøretøy forbi omtrent ethvert punkt på strekningen, i følge SVVs Nasjonal Vegdatabank (NVDB). På strekningen Lyngdal-Ålgård transporteres estimerer Nye Veier at det 3,8 millioner gods til en verdi av 292 mrd. kroner vil transpores over strekningen i 2030. I framtiden vil omfanget øke, grunnet vekst i økonomien og større transportetterspørsel.

Dersom ny E39 bygges ut vil omfanget av godstransport på strekningen øke ytterligere, grunnet de betydelige tidsbesparelsene ny vei vil gi. På Lyngdal-Ålgård estimeres det antall tonn transportert og dette godsets vareverdi vil øke med om lag 15 prosent. Nye Veier har ved bruk av Nasjonal Godsmodell beregnet at om lag 780 000 godstimer vil spares årlig dersom hele strekningen E39 Stavanger-Kristiansand bygges ut. Denne effektiviseringen vil innebære en direkte kostnadsbesparelse for næringslivet. Alle deler av næringslivet som har behov for gods- eller persontransport mellom Stavanger og Kristiansand vil dra nytte av denne kostnadsreduksjonen og den vil i seg selv gi en stor og lite usikker gevinst til næringslivets konkurransekraft.

Denne direkte gevinsten i sparte km og reisetid for godstransporten er medregnet i den samfunnsøkonomiske netto nytten. Den samlede gevinsten for godstransporten estimeres til om lag 44 milliarder 2024-kroner over veiens 75 år med levetid.



~ **780 000**

Godstimer spart per år



~ **44 milliarder**

Trafikkantnytte for gods

Reisende på E39 mellom Kristiansand og Stavanger vil spare millioner av timer reisetid årlig

~ 3 millioner

timer spart for privatpersoner i
løpet av et år



Vel så viktig som at godstransporten vil spare tid dersom ny vei bygges ut, er at den jevne trafikant vil spare opp mot 1,5 time reisetid på strekningen Kristiansand-Stavanger. E39 mellom Kristiansand og Stavanger er en høyt trafikkert vei der mellom 4000 og 6500 personbiler passerer daglig på omtrent ethvert punkt på strekningen, i følge SVVs Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Nærmere Stavanger og Kristiansand er tallet langt høyere og i framtiden vil omfanget øke grunnet vekst i økonomien og befolkningen.

Dersom ny E39 bygges ut vil antall reiser øke ytterligere, grunnet de betydelige tidsbeparelsene ny vei vil gi. Nye Veier har ved bruk av transportmodeller beregnet at privatpersoner vil spare hele 3 millioner timer reisetid årlig dersom hele strekningen E39 Stavanger-Kristiansand bygges ut. Tallet er medregnet både pendlerreiser, fritidsreiser og tjenestereiser gjennomført i arbeidstida. Disse 3 millionene timer reisetid, er tid som frigis, slik at trafikantene kan bruke den på noe mer verdifullt enn å sitte i bil. Enten det er å jobbe, tilbringe mer tid med familie og venner, eller andre fritidssysler, så vil ny E39 i Agder og Rogaland gi befolkningen millioner av ekstra timer som de kan bruke på det de selv ønsker.

Denne direkte gevinsten i sparte km og reisetid for persontransporten er medregnet i den samfunnsøkonomiske netto nytten. Den samlede gevinsten for persontransporten estimeres til om lag 44 milliarder 2024-kroner over veiens 75 år med levetid.

The background of the slide is a photograph of a gravel quarry. In the foreground, there is a large pile of light-colored, irregularly shaped gravel. In the background, a conveyor belt system is visible, transporting material across the site. The sky is overcast and grey.

5. Potensialet for næringslivsgevinster

Ny vei er ikke nok for å øke produktiviteten alene

Som vist i forrige kapittel vil E39 mellom Kristiansand og Stavanger utløse betydelige direkte nyttegevinster for samfunnet. Raskere vei er i tillegg en kilde til at næringslivet i Rogaland og Agder kan samhandle bedre enn i dag. Forskingen tilsier imidlertid at regionsforstørring ikke automatisk gir produktivetsgevinster, på toppen av de betydelige direkte gevinstene.¹ Sterkere næringsklynger og –spesialisering kan derimot bidra til økt produktivitet, og kort reiseavstand er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig, forutsetning for å utløse slike ekstragevinster. At ny vei åpnes er med andre ord ikke nok i seg selv, man må også jobbe målrettet på andre områder for å skape gevinster for næringslivet, utover de direkte gevinstene som oppnås gjennom redusert reisetid.

Illustrasjonen til høyre viser nøkkelkriterier for effektive næringsklynger. Den nye E39 bidrar til forbedret transaksjonsletthet ved å redusere kjøretiden mellom knutepunkter i Agder og Rogaland betydelig. Dette kan utvide arbeidsmarkedet og gjøre det enklere å transportere varer, dele kompetanse og styrke samarbeid på tvers av regionene. For at næringslivet skal realisere de fulle gevinstene av tettere samarbeid, må imidlertid også de andre faktorene være til stede. Tillit og relasjoner mellom bedrifter, som er avgjørende for effektive samarbeid, krever tid og målrettet innsats for å bygge.

Mens kortere reisevei gir en generell gevinst for mange næringer, krever å utløse ytterligere potensielle gevinster i form av økt produktivitet en mer målrettet tilnærming. Dette innebærer å fokusere på næringer der Agder og Rogaland har en betydelig konsentrasjon av bedrifter med komplementære ressurser og kompetanse. En slik innsats kan forsterke regionale konkurransefortrinn og sikre langsiktig verdiskaping.

Å gjennomføre investeringene i ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger er beregnet å være svært lønnsomme for samfunnet. Dersom de ytterligere gevinstene omtalt i vår potensialanalyse i neste kapittel realiseres, vil utbyggingene bli enda mer lønnsomme for samfunnet. Samtidig er det viktig å ha med seg at selv dersom potensialet vi peker på i denne analysen ikke realiseres, så vil de direkte og sikre gevinstene for trafikanter og næringsliv alene være tilstrekkelig for å rettferdiggjøre at samfunnet investerer i å bygge dem ut.

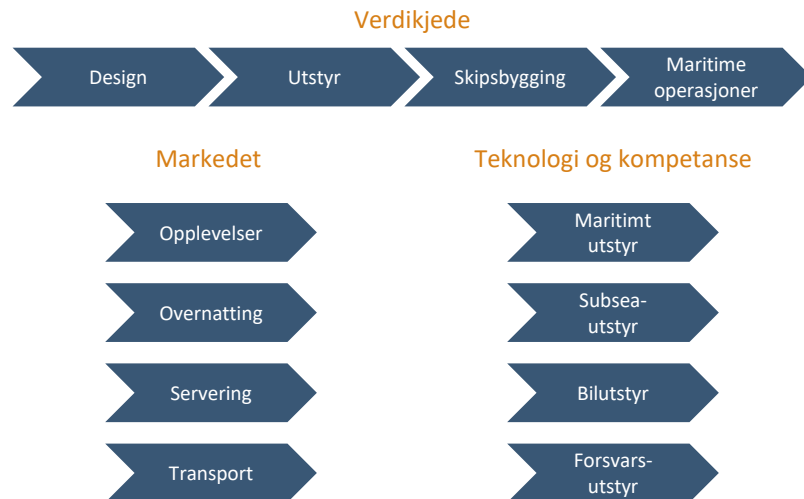


Næringene som kan ha gevinster av bedre samhandling er næringer som komplimenterer hverandre gjennom verdikjede, et felles marked eller lignende teknologi og kompetanse.

Vi vurderer at kortere geografisk avstand og et utvidet arbeidsmarked vil kunne styrke relasjonene mellom bedrifter og fremme kunnskapsspredning på tvers av fylkene. Til tross for at næringslivet i Agder og Rogaland deler mange felles interesser, er det i dag få etablerte kommunikasjonsarenaer og møteplasser som inkluderer begge fylkene. Dette understreker behovet for tiltak som kan bygge bro mellom aktørene og fremme samarbeid på tvers av regionene. Vi tror at næringene som kan få ytterligere gevinster av veien, er næringer som komplimenterer hverandre gjennom:

1. Verdikjede. Det finnes leverandør-/kunde-forhold mellom aktørene
2. Et felles marked, slik som reiselivsaktører
3. Lignende teknologi og kompetanse, slik som Kongsbergklyngen eller Eydeklengen.

Vi har valgt ut seks næringer for å illustrere denne effekten. Utvalget er basert på næringer med en betydelig tilstedeværelse i både Agder og Rogaland, og hvor fylkene har felles komparative styrker sammenlignet med resten av landet. Et eksempel er offshore leverandørnæringen. Disse næringene har en høy andel sysselsatte eller verdiskaping relativt til landsgjennomsnittet, og er sterkere representert i regionen enn i landet som helhet.



Europakommisjonens klassifisering av næringsklynger i Agder og Rogaland

Europakommisjonen har analysert produktiviteten i næringsklynger på tvers av europeiske regioner*. Deres definisjon av klynge er basert på regionale konsentrasjoner av eksportrettet industri, og må ikke forveksles med formelle klyngeprogrammer. I denne rapporten bruker vi Eurostats definisjon når vi omtaler klynger generelt, med unntak av når vi refererer spesifikt til formelle klyngeprogrammer i gjennomgangen av de ulike næringene.

I Europakommisjonens rapport er Agder og Rogaland analysert som én samlet region. Næringene er kategorisert som basic-performing, medium-performing eller high-performing klynger. De næringene som ikke viser noen målbare klyngeeffekter, er ikke inkludert i denne klassifiseringen. I boksen under har vi trukket ut næringsklyngene i Agder og Rogaland fra Europakommisjonens rapport. Merk at vi i denne rapporten har vi gjort et selvstendig utvalg av klynger, men bruker Europakommisjonens funn om produktivitet for å illustrere potensialet ved tettere samhandling.

Europakommisjonens klassifiserte næringsklynger i Rogaland og Agder

 <p>Basic-performing klynger presterer som en gjennomsnittlig bedrift. Liten størrelse, lav score på spesialisering eller produktivitet. Lav rangering når det kommer til SMB og innovasjonsledere.</p>	Innsatsfaktorer og tjenester til jordbruket	Næringsmiddelindustri	Scenekunst
	Møbelproduksjon	Elektrisk utstyr	Trykkerier
 <p>Medium-performing klynger scorer middels godt når det kommer til størrelse, produktivitet, spesialisering, SMB og innovasjonsledelse og presterer i gjennomsnitt 10 – 15 prosent bedre enn en gjennomsnittlig bedrift</p>	Produksjonsteknologi og tungt maskineri	Kjemiske produkter	Vanntransport
 <p>High-performing er konsentrasjoner med stor størrelse, spesialisering eller produktivitet. SME-bedrifter i området gjør det godt, og det finnes innovasjonsledere. Disse klyngene presterer i gjennomsnitt 140 prosent bedre enn en gjennomsnittlig bedrift finner de.</p>	Fiskeri	Slakt og husdyrforedling	Olje- og gassproduksjon og transport
	Slakt og husdyrforedling	Bearbeiding av metaller	

* Europakommisjonen (2020): "European Panorama of Clusters and Industrial Change". Hentet fra: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/40524>

Næringslivet i regionen er i dag diversifisert, men særlig preget av petroleumsnæringen

Næringslivet i Agder og Rogaland er variert og preget av både tradisjonelle næringer som jordbruk og skipsfart, samt sterke industrimiljøer med verdensledende kompetanse innen offshoreindustrien. Rogaland er hjertet av Norges petroleumsindustri, med Equinor og den tilhørende leverandørindustrien som sentrale aktører. Agder har også en sterk offshore leverandørindustri, i tillegg til lange tradisjoner innen skipsfart, verftsindustri og maritime tjenester.

Regionen har en betydelig jordbruksnæring, spesielt på Jæren, som produserer kjøtt, melk og grønnsaker. Jordbruks- og næringsmiddelindustrien er godt representert, blant annet gjennom Felleskjøpet Rogaland Agder og Q-meieriene, som spiller en viktig rolle for lokale melkebønder.

Energi- og metallnæringene utgjør også viktige deler av regionens økonomi. Å Energi er en av Norges største kraftselskaper og leverer over 11 TWh årlig fra sine vannkraftverk. Metallproduksjon er betydelig med selskaper som Elkem, Alcoa og Glencore, som produserer silisium, nikkel og aluminium. Ifølge Europakommisjonen er metallnæringen i Agder og Rogaland klassifisert som en "high-performing cluster". Skog- og treforedlingsindustrien samt mekanisk industri er fortsatt viktige i innlandsområdene. Regionen er også kjent for sine turistattraksjoner, som Dyreparken i Kristiansand og naturskjønne områder som Preikestolen.

Regionen har sterke forskningsmiljøer ved Universitetet i Agder (UiA) og Universitetet i Stavanger (UiS), som bidrar til kompetanseutvikling og innovasjon i flere av de regionale næringene.



Fremtidige muligheter

Vi har valgt ut noen eksempler på industriprosjekter som kan påvirke den fremtidige næringsstrukturen i regionen. Disse prosjektene er ikke inkludert i våre kvantitative analyser av næringslivets potensial, men flere av dem kan dra nytte av kompetansen i regionens etablerte næringer, spesielt innen områder som grønn energiindustri.



Mineralutvinning på Helleland: Norge Mineraler planlegger å åpne et stort dagbrudd for mineralutvinning i Helleland, nær Egersund. Feltet skal inneholde strategisk viktige råmaterialer som vanadium, fosfat, fosfor og titan. Norge Mineraler estimerer selv oppstart i 2029. Rapporter fra NGU estimerer en in-situ verdi på 62 milliarder dollar. Til tross for motstand i lokalsamfunnet skal planinitiativet legges fram til politisk behandling i januar 2025.



Datasentere: Selskapet Green Mountain har sitt hovedkontor på Rennesøy i Stavanger kommune, og har allerede et datasenter på Rennesøy. Nå planlegger de å bygge nytt på Jørpeland og Vagle. Samlet mener Green Mountain dette vil gi 150 nye arbeidsplasser. Tonstad Datapark planlegger for et stort datasenter i Sirdal, også der loves det 150 nye arbeidsplasser. Bulk Infrastructure bygger ut et av Norges største datasenter på Støleheia utenfor Kristiansand, med 42 MW kapasitet og 250 arbeidsplasser.



Grønn industri: Hy2gen planlegger for ammoniakkproduksjon i Sauda, Å Energi i Kvinesdal. Kvina Energy Park og Linde gas planlegger også for hydrogenproduksjon i Kvinesdal. Greenstat har startet byggingen av ny hydrogenfabrikk til bruk i skipstransport i Kristiansand. Fabrikken skal være i drift fra 2026. Innen havvind har regjeringen satt som mål å tildele områder for 30 GW havvindproduksjon innen 2040.

I tillegg til de nevnte industriinitiativene viser Menon Economics at Agder har flere oppstartsselskaper per innbygger enn Oslo-regionen, og omtrent like mange som Vestfold og Telemark.¹ I følge SSB er Agder og Rogaland begge blant de tre fylkene med flest nyoppstartede aksjeselskaper per innbygger i 2024. Samtidig fokuserer våre analyser hovedsakelig på bedrifter med høy verdiskaping eller stor sysselsetting.

Det er et særlig stort potensial i seks næringer for regionen

Med utgangspunkt i næringer der Agder og Rogaland har komparative fordeler innen sysselsetting eller verdiskaping, har Menon identifisert seks næringer som med potensial for synergier, enten gjennom felles verdikjeder eller delte markeder. For disse næringene vurderer vi at styrket samarbeid mellom de to fylkene kan bidra til produktivitetsvekst. Dette potensialet belyses ved hjelp av Europakommisjonens analyser av europeiske næringskonsentrasjoner. På denne siden gir vi en overordnet presentasjon av de seks utvalgte næringene, før vi i de neste sidene går mer i detalj om hver enkelt næring.



Offshore
leverandørindustri

Agder og Rogaland har høy kompetanse på offshoreutstyr, maskiner og teknologi til bruk olje- og gassproduksjon. Selv om prognosene tilsier at størrelsen på petroleumsektoren vil reduseres, vil den spesialiserte kunnskapen i næringen være relevant for andre offshore-operasjoner, slik som havvind.



Trelast og trevare

Både Agder og Rogaland er karakterisert av mange trevare-bedrifter. Fra et verdikjede-perspektiv, har regionen både tilgang på treverk i skogbruket, og produserer mer ferdige produkter, slik som vinduer og dører. InnoTre er et eksempel på et eksisterende klyngeprosjekt, og fokuserer på økt lønnsomhet, innovasjon, grønn vekst og internasjonal konkurransekraft.



Jordbruksindustri

Rogaland, spesielt Jæren, er en av Norges viktigste jordbruksregioner med fokus på melkeproduksjon og husdyrhold. Regionen kombinerer tradisjonell jordbruksproduksjon med moderne teknologi. Store, flate landbruksområder gir økonomisk handlingsrom, og Agder bidrar også med teknologimiljøer.



Reiseliv

De to fylkene er attraktive reiselivsdestinasjoner, spesielt på sommeren, med kjente attraksjoner som Kristiansand Dyrepark og Preikestolen. De to fylkene byr på naturskjønne landskap, fjell og fjorder, båtliv og Michelin-restauranter som RE-NAA og Under. Kortere reisetid kan bidra til å binde de to fylkene sammen til én reiselivsregion.



Tekniske konsulenter
og teknisk prøvetaking

Næringen består av høykompetente bedrifter som leverer tjenester innen blant annet ingeniørfag, arkitektur finansiering og robotteknologi. Flere nasjonale aktører har avdelinger i Agder og Rogaland, som Asplan Viak og Autostore. Infrastrukturutvikling vil styrke markedstilgangen for disse bedriftene og gi bedre muligheter for samarbeid mellom aktører.



IKT

Agder og Rogaland har en sterk IKT-næring, blant annet knyttet til telekommunikasjon og tilhørende rådgivingstjenester. Agder har en høyere IKT-tetthet enn Oslo og Akershus og er støttet av IKT-klyngen Digin. I Rogaland, støtter vesentlige deler av næringen opp om energisektoren.



Produksjon av maskiner, installasjoner og teknologi til offshore

Om næringen

Denne næringen inkluderer bedrifter som produserer maskiner og utstyr til offshoreinstallasjoner, samt bedrifter som for eksempel tradisjonelle plattformer. Dette er bedrifter som i stor grad har understøttet olje- og gassnæringen, men som ikke direkte utvinner petroleumsprodukter. Næringen tilbyr produkter og tjenester med høye krav til presisjonsnivå, og er verdensledende innen høyteknologiske utstyrsleveranser til olje- og gassindustrien.

Flere av selskapene, slik som Aibel, Rosenberg Worley og National Oilwell Varco har startet satsningen mot offshore vind, hydrogen, karbonfangst- og lagring, og mineralutvinning. Vi antar at kompetansen om offshore- og dypvannsoperasjoner vil være ettertraktet i energiomstillingen, og at tettere samhandling i næringen vil styrke bedriftenes konkurranseevne, og bidra til effektiv tilpasning til endringene i markedet i takt med det grønne skiftet.

Per i dag eksisterer det én næringsklynge i regionen som består av leverandørbedrifter til olje- og gasssektoren, GCE Node.

Potensialet for samhandling

Verdikjede: Det eksisterer et kunde/leverandørforhold mellom flere av aktørene i leverandørindustrien. En bedrift kan produsere underkomponenter som leveres til en annen bedrift for videre bearbeiding eller montering til ferdige produkter.

Felles marked: Bedrifter i samme verdikjede kan konkurrere innenfor spesifikke nisjer eller markedssegmenter. Samtidig kan de spesialisere seg i forskjellige teknologier eller tjenester som komplementerer hverandre i den større verdikjeden.

Eksempler på bedrifter



Prosjektering, nybygg og vedlikehold av offshore installasjoner, Tradisjonelt oljeplattformer, nå også offshore vind, hydrogen og CCUS ++.



~ 1000 ansatte



Sandnes



Boreutstyr og teknologisk avansert utstyr og systemer til offshore-plattformer.



~ 1500 ansatte



Kristiansand, Stavanger



Drilleløsninger, også gruedrift til vanns og på land.



~ 600 ansatte



Sandnes



Trelast og trevare

Om næringen

«Trelast og trevare» omfatter produksjon av treprodukter, slik som tømmer og finér, og mer ferdige varer, slik som dører, vinduer og parkett. Både Agder og Rogaland har mange små og store bedrifter produserer trevarer. Næringen har geografisk nærhet til trevirke fra de omkringliggende skogsområdene. Nordan er et eksempel på en hjørnesteinsbedrift på Moi, som også har en betydelig eksport av dører og vinduer til Europa.

InnoTre er et eksempel på et eksisterende klyngeprosjekt, etablert i 2019, som representerer hele verdikjeden fra skog til ferdige produkter og tjenester. Klyngen fokuserer på økt lønnsomhet, grønn vekst og internasjonal konkurransekraft. Nordan, Huntonit, Berry Alloc er eksempler på bedrifter som er med.

Potensialet for samhandling

Verdikjede: Regionen har produsenter i hele verdikjeden fra skog til ferdige produkter. Denne geografiske nærheten vil både kunne redusere transportkostnader, samtidig som samhandling gjør det mulig å tilpasse produktet etter kundenes spesifikasjoner lenger ned i verdikjeden. Tettere samarbeid i produktutvikling kan også føre til et komparativt fortrinn.

Felles marked: Både trelast og ferdige produkter som vinduer og dører er nødvendige komponenter i byggeprosjekter. Dette betyr at hele verdikjeden leverer til samme marked, noe som kan være en fordel i produktutvikling.

Eksempler på bedrifter



Produserer vinduer og dører for både det nasjonale og internasjonale markedet



~ 700 ansatte



Moi



Produsenter av vinduer og dører



~ 200 ansatte



Dirdal



Produsent av parkett og laminatgulv



~ 150 ansatte



Lyngdal



Jordbruksindustri

Om næringen

Rogaland generelt, og Jæren spesielt, er kjent som en av Norges viktigste jordbruksregioner, særlig innen melkeproduksjon og husdyrhold. Regionen har lang tradisjon for å produsere blant annet landbruksmaskiner og kraftfôr. Jordbruksindustrien går per i dag gjennom et skifte som følge av økt bruk av automatisering og teknologi i, både for å fremme bærekraft og konkurransekraft. Dette inkluderer presisjonsjordbruk, med bruk av sensorer og droner for å overvåke avlinger og husdyr, samt automatisering i form av melkeroboter. Regjeringen har avsatt 200 millioner kroner til «verdiskapingsprogrammet for fornybar energi og teknologiutvikling i landbruket» under Innovasjon Norge.

Rogaland spesielt, har store, flate landbruksområder som gjør det mulig å drive stort, og som gir økonomisk handlingsrom og nytte av å investere i landbruksteknologi. I dag er Trøndelag særlig ledende innen jordbruksteknologi, med kombinasjon av store jordbruksområder og sterke teknologimiljøer. Dette er karakteristikk som også kjennetegner Rogaland og Agder. Regionen bør dermed ha forutsetninger for å utmerke seg innen jordbruksteknologi.

Agritech Cluster er eksempel på en teknologiorientert jordbruksklynge som ble etablert i 2022. Aktiviteten er sentrert i Trøndelag, men har medlemmer fra hele landet, blant annet Agdir, basert i Agder. Her kan det være gevinster ved å etablere et mer geografisk sentrert samarbeid i Agder og Rogaland-regionen.

Potensialet for samhandling

Felles marked: Aktører som leverer maskiner og høyteknologisk utstyr til bruk i landbruket, konkurrerer ofte i samme marked. Bedriftene som er leverandører til landbruket vil ha ulike perspektiver på bøndenes behov og ekspertise fra ulike deler av verdikjeden, og kan dra nytte av å jobbe sammen for å finne løsninger for fremtidens landbruk med kombinasjon av tradisjonelt og digitalt utstyr.

Eksempler på bedrifter



Produserer landbruksredskaper, elektroniske løsninger og digitale tjenester



~ 500 ansatte



Klepp



Kraftfôrproduksjon



~ 141 ansatte



Strand



Landbruksmaskiner, bl.a. automatiserte foringsløsninger



~ 600 ansatte



Time



Reiseliv

Om næringen

Reiselivsnæringen inkluderer flere typer aktiviteter og bedrifter. Alt fra serveringsvirksomhet, overnattingstilbud, kultur- og aktivitetstilbud og opplevelser. Agder og Rogaland er attraktive reiselivsdestinasjoner per i dag, særlig på sommeren. Å knytte fylkene tettere sammen, for eksempel ved å gjøre reiseveien mellom de to fylkene kortere, kan bidra til økt aktivitet og produktivitet i næringen.

Kristiansand dyrepark er Norges største familieattraksjon, med over en million besøkende årlig. Prekestolen, i Rogaland, er en av Norges mest kjente attraksjoner. Sørlandskysten er populær blant sommerturister for bading, båtliv og naturskjønne landskap. Hvert år trekker Palmesus flere tusen publikummere til Kristiansand, der tilreisende fyller opp byens hoteller. Kunstsilo ble løftet frem som én av 50 steder å besøke i 2024 av TIME Magazine. Regionen har noen av Norges beste restauranter, der RE-NAA, Sabi Omakase, Hermetikken, K2 i Stavanger og Under på Lindesnes kan smykke seg med Michelin-stjerner. En rekke små- og store restauranter og overnattingssteder i regionen understøtter turistnæringen i området.

Visit Sørlandet ble etablert i 2009 som et klyngenettverk for bedrifter i reiselivs-, opplevelses- og kulturnæringen på Sørlandet.

Potensialet for samhandling

Felles marked: De ulike aktørene utfyller og påvirker hverandres virksomhet. Turister trenger både tilgang til overnatting, serveringssteder og aktiviteter og opplevelser. I dag er det mindre markedsføring av tilbudet på tvers av fylkene, men med redusert reisetid kan det være mer nærliggende å besøke attraksjoner både i Rogaland og Agder som del av samme reise.

Eksempler på bedrifter



Kristiansand Dyrepark har rundt 1 million besøkende årlig, og er en av de største attraksjonene i Rogaland.



~ 600 ansatte



Kristiansand



Festivalen Palmesus dro 50 000 publikummere til bystranda i Kristiansand i 2024



~ 15 fast ansatte,
3700 frivillige



Kristiansand



Rogaland Teater har om lag 100 000 publikummere hvert år, med fire scener, og planlegger for at et nytt teaterbygg kan åpne på 2030-tallet.



~ 200 ansatte



Stavanger



Tekniske konsulenter, teknisk prøvetaking

Om næringen

Teknisk konsulentvirksomhet innebærer en rekke forskjellige tjenester. Næringen er definert av høykompetent arbeidskraft som selger tjenester til spesialiserte formål. Dette inkluderer selskap som jobber innenfor finansieringstjenester, ingeniørtjenester, arkitektvirksomhet mm. Det er flere store selskap innenfor den tekniske konsulentvirksomheten i Agder og Rogaland. Noen av disse aktørene er store nasjonale aktører med avdelinger i Agder og Rogaland, som for eksempel Asplan Viak. Andre aktører er bedrifter som har sine røtter i regionen, som for eksempel Autostore.

Til forskjell fra andre næringer som fremheves, er ikke denne næringen særpreget for regionen. Bedriftene innenfor denne sektoren spiller imidlertid en viktig rolle som kompetanseleverandører i næringslivet, noe som bidrar til videre utvikling og vekst. Disse bedriftene opererer ofte med et bredt geografisk nedslagsfelt, og forbedret infrastruktur vil gi dem tilgang til et større marked. Dette vil også legge til rette for økt samarbeid og muligheten til å hente spesialisert kompetanse fra flere aktører som tilbyr tilsvarende tjenester. Det er også flere eksempler på at universitetene i regionen har et tett samarbeid med næringslivet, slik som UiA og Mechatronic Innovation Lab (MIL)

Potensialet for samhandling

Felles marked: Det er betydelig heterogenitet i bedrifter som leverer kompetansetjenester. Asplan Viak fokuserer for eksempel i stor grad på bygg- og anleggsmarkedet, mens Autostore jobber mot varelagre. Det er altså ikke et stort felles marked å trekke fra. Det er likevel slik at mange av bedriftene etterspør noenlunde lik kompetanse, noe som betyr at de vil trekke ressurser fra samme deler av arbeidsmarkedet. Dette betyr at en konsolidering av regionen kan være heldig med tanke på rekruttering.

Eksempler på bedrifter



Asplan Viak leverer plan-, bygg- og ingeniørtjenester og har flere kontorer i regionen.



~ 200 ansatte



Arendal,
Kristiansand,
Stavanger, Bryne



Head Energy er et konsultantselskap rettet mot energi- og bygg- og anleggssektoren. De leverer blant annet vedlikehold og modifikasjon på plattformer og subseateknologi.



~ 200 ansatte



Sandnes



AutoStore

Autostore har utviklet robotsystemer for automatisk vareplukk, med kunder som Komplet, XXL, Puma og Lufthansa.



~ 400 ansatte



Nedre Vats,
Rogaland



IKT

Om næringen

IKT-næringen omfatter bedrifter innen programvareutvikling, IT-rådgivning og telekommunikasjon. Målt i verdiskaping utgjør IKT-næringen en relativt høy andel av den totale økonomiske aktiviteten i Agder (2,8 prosent), mens andelen i Rogaland er noe lavere (1 prosent). Til sammenligning ligger gjennomsnittlig «IKT-intensitet» for regioner utenfor Oslo og Akershus på 2,2 prosent. Agder har særlig fortrinn innen telekommunikasjon og tilhørende rådgivningstjenester, som har lagt grunnlaget for vekst i andre konsulentvirksomheter. Næringen i Agder er preget av høy produktivitet, ytterligere styrket gjennom støtte fra IKT-klyngen Digin (Menon, 2024). I Rogaland er store deler av IKT-næringen rettet mot rådgivning, tjenester og produkter til energisektoren, noe som reflekterer fylkets sterke tilknytning til olje- og gassindustrien.

Eksempler på store nasjonale og internasjonale aktører med tilstedeværelse i regionen inkluderer Telia, Bouvet og Sopra Steria. Samtidig er regionen også preget av en rekke mindre, lokale aktører som har sin hovedaktivitet i Agder eller Rogaland. Et eksempel er Cegal, et IT-selskap med hovedkontor i Stavanger som opererer internasjonalt. I Agder finner vi Egde Consulting, med hovedkontor i Grimstad, og teleselskapet Phonero, som har sitt hovedkontor i Kristiansand. Dette mangfoldet av aktører understreker regionens sterke og varierte IKT-miljø. I tillegg til mange mindre bedrifter har også regionen en del start-up og scale-up bedrifter. Tettheten av slike bedrifter er et vitne for hvordan innovasjon kan drives frem i regionen.

Potensialet for samhandling

Felles marked: Både private og offentlige aktører står ovenfor omfattende digitaliseringsprosesser der regionens IKT-bedrifter kan bistå i ulike faser med rådgivning og utvikling av nye IT-løsninger. Teknologien utvikler seg raskt, og tettere samhandling i regionen kan bidra til at bedriftene henger med i utviklingen, og bidrar til bevissthet rundt og inspirasjon fra innovasjoner og trender i tilgrensende deler av markedet.

Eksempler på bedrifter



Global connect, teknologi- og telekommunikasjonsselskap

~ 100 ansatte

Kristiansand



Cegal AS, med hovedkontor i Stavanger, produserer programvare rettet mot energiindustrien

~ 330 ansatte

Stavanger



Bouvet er et nordisk IT-konsultantselskap med sterk tilstedeværelse i regionen.

~ 700 ansatte

Stavanger, Arendal, Kristiansand

Dersom de utvalgte næringene i Agder og Rogaland presterte som medium-performing klynger, ville verdiskapingen økt med 7 milliarder årlig

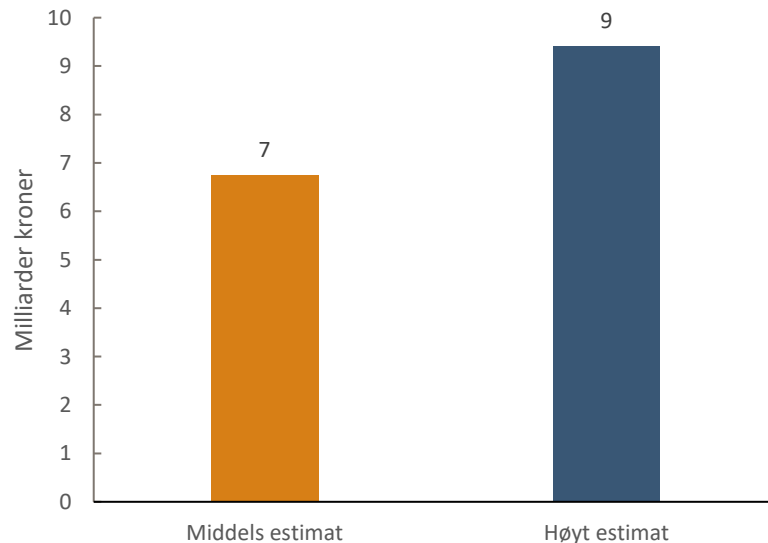
Basert på gevinstene Europakommisjonen har identifisert for vellykkede næringsklynger, har vi beregnet et øvre tak for potensielle effekter på næringslivet i Rogaland og Agder. Dette tar utgangspunkt i et scenario der bedre samhandling oppnås i alle de utvalgte næringene.

Middels estimat: For de næringene i utvalget som enten presterer på grunnleggende nivå eller ikke er klassifisert i Europakommisjonens rapport, har vi beregnet potensialet for produktivitetsvekst dersom disse løftes til nivået for en middels ytende næring. **Dette tilsvarer en antatt økning i produktivitet på 10–15 prosent.**

Høyt estimat: For næringene som allerede er klassifisert som middels ytende av Europakommisjonen, har vi beregnet potensialet for ytterligere vekst dersom de løftes til nivået for en høyt ytende næring. **Dette innebærer en antatt produktivitetsvekst på 140 prosent, som legges til det eksisterende estimatet for middels ytelse.**

Figuren til høyre viser at dersom man lykkes med å løfte det som i dag er basic-performing og ikke-klassifiserte klynger til medium-performing, kan regionen oppnå 7 milliarder økt verdiskaping årlig og 9 milliarder kroner dersom man også makter å løfte medium-performing til high-performing. Dette er indikative tall, basert på verdiskapingen i regionen i 2023. Beregningen illustrerer størrelsesordenen på maksimale potensialet for produktivitetsvekst med forbedret samhandling, der E39 er en av faktorene som spiller inn.

Figur 6: Verdiskaping i ulike scenarioer for klyngeutvikling. Kilde: Menon Economics



* Utvinning av råolje og naturgass er utelatt

Veien videre: Hvordan kan vi heve klyngestrukturen i regionen?

For å oppsummere hvordan man kan heve klyngestrukturen og næringssynergiene i regionen har vi analysert de seks viktigste komponentene for en klynge. For hver av disse komponentene har vi belyst den teoretiske bakgrunnen, resultater fra tidligere evalueringer, hva vei kan bidra med, hva en næringsforening kan bidra med, samt hva en næringsforening kan påvirke. Dette er oppsummert i tabellen under.

	Teoretisk bakgrunn	Fra tidligere evaluering	Vei bidrar med	Næringsforening bidrar med	Næringsforening kan påvirke
Transaksjonsletthet	Geografisk nærhet bidrar til tettere samhandling og effektiv kommunikasjon mellom klynge-medlemmene.	Klyngeidentitet og myndighetsdialog er ikke de viktigste grunnene til deltakelse i klynger, men det er fortsatt en del som medlemmer som trekker frem dette som primær motivasjonsfaktoren for deltakelse i klyngen.	E39 bidrar med at det er lettere å reise mellom regionen, og derfor bidrar med å øke transaksjons-lettheten i regionen.	Lite direkte	Jobbe opp mot sentrale myndigheter for å ferdigstille E39 så kjapt som mulig for å utløse effektene.
Innovasjon	Innovasjonsimpulser deles innad i klyngen, og regionen, noe som videre bidrar til større innovasjon og raskere adopsjonsrate for innovative løsninger	Mulighet for å delta i forsknings- og innovasjonsprosjekter trekkes frem som den tredje viktigste grunnen for å være deltaker i en klynge	Bidrar lite direkte til økt innovasjon	Næringsforeninger kan bidra med å fasilitere møtearenaer for bedrifter.	Jobbe opp mot sentrale myndigheter for rammeverk og mulighet for samarbeid mellom bedrifter
Tillit og relasjoner	Reduserer behovet for beskyttelsesmekanismer fra konkurranse	Økt kunnskap om relevante aktører i økosystemet trekkes frem som en av de fem viktigste grunnene for deltakelse i klynger	Bidrar lite direkte til tillit og relasjoner	Næringsforeninger kan bidra med å fasilitere møtearenaer for bedrifter.	Jobbe opp mot sentrale myndigheter for rammeverk og mulighet for samarbeid mellom bedrifter
Kunnskapsmobilitet	Kunnskap spres gjennom mobilitet av ansatte, ledere og styre-medlemmer	Tilgang på relevant kompetanse er den sjette viktigste grunnen for deltakelse i klynger.	Veien bidrar med kortere reisetid mellom bedrifter, og potensielt tettere samarbeid.	Næringsforeninger kan bidra med å fasilitere møtearenaer for bedrifter.	Jobbe opp mot sentrale myndigheter for rammeverk og mulighet for samarbeid mellom bedrifter
Kommunikasjonsarenaer	Uformell kunnskapsoverføringer mellom bedrifter. Kompetanse kan være relaterbar og komplimentær mellom bedrifter i klynger.	Tilgang til møteplasser og nettverksbygging blir pekt på som den viktigste grunnen til medlemskap i norske klynger	Bidrar lite direkte til økt kommunikasjonsarenaer	Næringsforeninger kan bidra med å fasilitere møtearenaer for bedrifter.	Lite direkte de kan jobbe opp mot.
Utdanning og forskning	Kompetanseheving gjennom utdanning og forskning, og deling av FoU-aktivitet.	Mulighet for å delta i forsknings- og innovasjonsprosjekter er det tredje viktigste grunnen for å være medlem i en klynge.	Bidrar lite direkte til økt utdanningsnivå	Kompetanseoverføring, og implisitt læring mellom bedriftene. Kan bidra med workshops, og fasilitere presentasjoner og arenaer for møter.	Jobbe opp mot sentrale myndigheter for å sikre riktige utdannings-institusjoner og relevante studieprogrammer i regionen. Samarbeid mellom sentrale selskaper, utdanningsinstitusjoner og myndigheter

