

Gevinster av samferdselsinvesteringer på E39 mellom Stavanger og Bergen

Menon-rapport 101/2025

Forfattere: Peter Aalen, Lars Martin Haugland, Emira Sopi, Inga Ørving Aasen,
Johanne Øderud Vatne, Magnus U. Gulbrandsen og Sveinung Fjose

2025

Forord

På oppdrag fra interesseorganisasjonen Stavanger2Bergen AS har Menon Economics i denne rapporten analysert direkte gevinster for trafikanter og transportbrukere av å utbedre veiinfrastrukturen på strekningen E39 mellom Stavanger og Bergen. Vi har også analysert potensialet for ytterligere gevinster for næringslivet ved å gjennomføre tiltakene, som klyngeeffekter for ulike deler av næringslivet.

Vi takker Statens Vegvesen for å velvillig ha delt data og analyser, samt deltakere på workshoper fra Næringsforeningen i Stavangerregionen, Stord Næringsråd, Næringsforeningen Haugalandet og Bergen Næringsråd, samt oppdragsgiver for godt samarbeid og gode innspill til rapporten.

Peter Aalen (senior manager) har vært prosjektansvarlig, Lars Martin Haugland (senior economist) har vært prosjektleder, mens Emira Sopi, Inga Øvring Aasen og Johanne Øderud Vatne (alle analyst) har vært prosjektmedarbeidere. Magnus Utne Gulbrandsen og Sveining Fjose (begge partnere) har bidratt med kvalitetssikring.

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 for et spennende oppdrag.

Aug 2025



Peter Aalen
Senior manager
Menon Economics

Sammendrag: Ny og fergefri E39 mellom Stavanger og Bergen

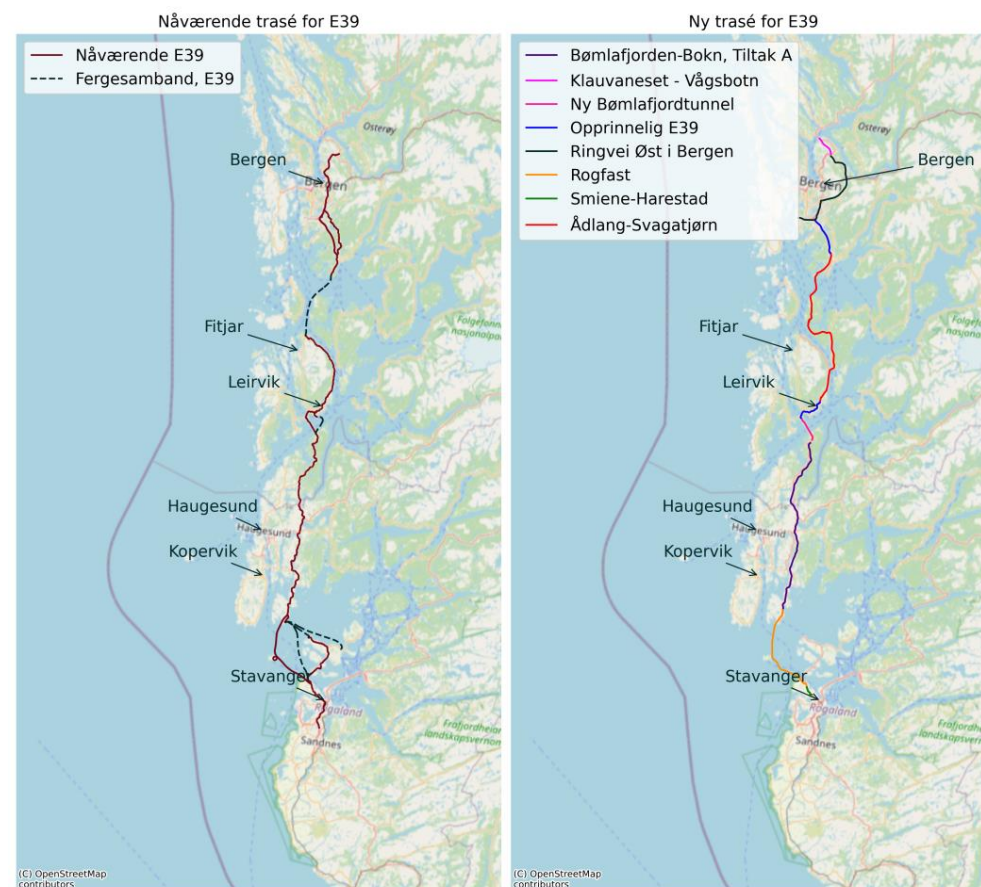
I dag tar reisen mellom Stavanger og Bergen rundt 4,5 timer og inkluderer to fergestrekninger. Dersom ny og fergefri E39 mellom disse storbyene realiseres, vil reisetiden bli redusert til 2 timer. Vi har i denne rapporten analysert de betydelige gevinstene en slik investering vil ha for brukere av veien og for næringsliv. Gjenstående strekninger på ny og fergefri E39 forventes å koste om lag 107 mrd. 2024-kroner ekskl. mva å ferdigstille og består av følgende delprosjekter:

- **Hordfast**, vil erstatte blant annet fergesambandet Halhjem-Sandvikvåg. Det er et modent prosjekt der reguleringsplan er utarbeidet. Dette er strekningen langs E39 mellom Stavanger og Bergen med størst potensial for prosentvis tidsbesparelse. Her vil reisetiden bli redusert fra 1,5 time til rundt 30 minutter.
- **Smiene-Harestad** er prioritert i gjeldende NTP og er planlagt ferdig 2033. Det vil bidra til effektiv transport mellom Rogfast og til og forbi Stavanger, tilpasset de økte transportvolumene som vil komme når Rogfast står ferdig.
- **Ny Bømlafjordtunnel** og **Bømlafjorden-Bokn** er fortsatt i planfase, og vil bidra til raskere og tryggere vei mellom Rogfast og Hordfast og forventes å spare over 30 minutter reisetid.
- **Ringvei øst, Bergen**, forventes samlet å koste om lag 25 mrd. ekskl. mva og vil bidra til å redusere trykket på E39 gjennom Bergen og spare reisetid spesielt for gjennomfartstrafikken. Første del av prosjektet er **Klauvanes-Vågsbotn** nord-øst for Bergen sentrum er prioritert i gjeldende NTP, mens **Fjøsanger-Arna** og **E16 Arna-Klauvaneset** er i tidlig planfase.

I tillegg kommer Rogfast som er under bygging og er planlagt ferdigstilt i 2033.

- **Rogfast** vil erstatte ferjesambandet Mortavika-Arsvågen med en 27 km lang undersjøisk tunnel, og gi en besparelse på opp mot 40 minutter.

Kart over nåværende og foreslåtte traséer på E39 mellom Stavanger og Bergen



Sammendrag: Gevinster av ny og fergefri E39 mellom Stavanger og Bergen

E39 Stavanger- Bergen er langt mer lønnsomme investeringer enn SVVs nåværende NTP-portefølje



Dersom Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn prioriteres istedenfor prosjekter med tilsvarende samlet investeringskostnad vil ulønnsomheten av SVVs NTP-portefølje bedres med om lag 39 mrd. 2024-kroner og avkastningen per investerte krone øke med 48 øre. Det jevne øvrige veiprojekt i SVVs NTP-portefølje vil føre til et netto tap for samfunnet på hele 77 øre per investerte krone. Nåværende porteføljes investeringer på 110 mrd. kroner forventes å gi et tap for samfunnet på 65 mrd. kroner.

Potensielt 98 færre drepte og hardt skadde i trafikken



E39 mellom Stavanger og Bergen er en ulykkesutsatt strekning. En ny og moderne vei vil redusere både antallet ulykker og hvor alvorlige der er. SVV estimerer at 48 dødsfall og alvorlige personskader kan unngås i løpet av Rogfast, Hordfast, Smiene-Harestad, ny Bømlafjordtunnel og Klauvaneset-Vågsbotn sine levetider. For ny Bømlafjorden-Bokn og resterende deler av Ringveg-Øst i Bergen finnes ikke detaljerte trafikksikkerhetsberegninger. For å illustrere størrelsesordenen på mulig virkning for hele strekningen har vi gjort eksempelberegninger for disse strekningene med utgangspunkt i risikoreduksjonen de øvrige delprosjektene er beregnet å medføre. Vi kommer da til at 50 ytterligere alvorlige personskader/dødsfall kan unngås.

Ny E39 vil spare om lag 2,2 – 3 millioner reisetimer for privatpersoner årlig



Dersom ny E39 mellom Stavanger og Bergen bygges ut, vil reisende kunne spare opptil 2,5 timer på strekningen. For kun Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn anslår vi at privatbilister vil spare mellom 2,2 og 3 millioner timer i året. Dersom hele strekningen bygges ut, kan besparelsen overstige 5 millioner reisetimer årlig. Enten det er å jobbe, tilbringe mer tid med familie og venner, eller andre fritidssysler, så vil ny E39 mellom Stavanger og Bergen frigjøre millioner av ekstra timer som befolkningen i regionen kan bruke på det de selv ønsker.



39 milliarder kroner

Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i SVVs NTP-porteføljen ved prioritering av Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn istedenfor øvrige prosjekter med tilsvarende samlet kostnad.

Ny vei vil spare næringslivet for over 20 mrd. kroner over veienes levetid og årlig vil 250-400 tusen godstimer spares.



E39 mellom Stavanger og Bergen er en viktig transportåre for gods. Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn vil trolig medføre at mellom 250 000 og 400 000 godstimer spares inn årlig. Det er anslått disse prosjektene medføre om lag 20 milliarder 2024-kroner i sparte transportkostnader for næringslivet over veienes levetid. Alle deler av næringslivet med behov for gods- og persontransport mellom Stavanger og Bergen vil dra nytte av denne kostnadsreduksjonen. Gevinsten er betydelig, vil styrke næringslivets konkurransekraft og er lite usikker.

I kombinasjon med andre tiltak kan veien i tillegg bidra til økt produktivitet i komplementære deler av regions næringsliv



Kortere reisevei og regionsforstørring gir ikke automatisk produktivitetsgevinster, men i kombinasjon med andre tiltak kan potensielt den reduserte reisetiden mellom Stavanger og Bergen være bidragsytende til slike gevinster i utvalgte næringer. Vi har identifisert næringene som har størst potensiale for økt produktiviteten gjennom at ny vei tilrettelegger for samhandling og større regionale klyngedannelser. Vi anslår at økt produktivitet i de identifiserte næringene i beste fall kan bidra til 15-23 mrd. kroner i økt årlig verdiskaping. Ny E39 alene vil ikke utløse disse gevinstene, men beregningene illustrerer størrelsesordenen på potensialet for økt produktivitet og verdiskaping som ny E39 kan bidra til å utløse i samspill med målrettede innsats innen næringsutvikling.

Innhold

1

Innledning og bakgrunn

2

Direkte nyttegevinster av ny E39 mellom Stavanger og Bergen

3

Potensialet for næringslivsgevinster

4

Vedlegg: Ringvirkninger av Hordfast



Menon
Economics

1. Innledning og bakgrunn

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

Den norske delen av E39 strekker seg langs kysten fra Kristiansand i sør til Trondheim i nord. I Nasjonal transportplan 2025-2036 fremheves det at E39 gjennom Stavanger og Bergen er en viktig nasjonal transportkorridor som binder vestlandets byer og tettsteder sammen, men at den er preget av lave hastigheter, flaskehalsar og tidkrevende fergestrekninger. Dagens vei har ujevn standard, både når det kommer til fartsgrenser og veibredde.

På oppdrag for Stavanger2Bergen AS belyser Menon Economics en rekke gevinster av å bygge ut strekningen E39 Stavanger-Bergen. Alle kroneverdier i rapporten er oppgitt i 2024-kroner og rapporten er strukturert som følger:



I kapittel 1 introduserer vi de planlagte utbyggingene på strekningen og når vi forventer at utbyggingene realistisk sett kan være ferdigstilte.



I kapittel 2 presenter vi de **direkte gevinstene** for næringsliv og befolkning av at ny vei ferdigstilles. Disse betydelige gevinstene består blant annet av spart tid og redusert antall ulykker og er gevinster som 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 3 presenterer vi 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 – i tillegg må det legges ned målrettet arbeid for å sikre at øvrige forhold ligger til rette for at kortere reisetid skal medføre sterkere næringsklynger og –spesialisering og derigjennom økt produktivitet i den nye og sammensmeltede regionen Stavanger/Bergen.



I vedlegget gjengir vi hovedresultatene fra vår ringvirkningsanalyse av utbyggingen av Hordfast fra 2020 og ser resultatene fra denne analysen i sammenheng med øvrige strekninger.

Ny og ferjefri E39 Stavanger-Bergen vil halvere reisetiden

En fremtidig utbyggingen av ny E39 mellom Stavanger og Bergen gir store gevinster for både privatpersoner og næringsliv. I dag tar reisen rundt 4,5 timer og krever minst to ferjer. Dersom strekningene realiseres, vil reisetiden bli redusert til om lag 2 timer – og bli helt ferjefri.¹ For å realisere hele gevinsten må følgende prosjekter på E39 bygges ut:

- **Hordfast**, også kaldt Ådland-Svegatjørn, vil erstatte blant annet fergesambandet Halhjem-Sandvikvåg. Dette er strekningen langs E39 mellom Stavanger og Bergen med størst potensial for prosentvis tidsbesparelse. Her vil reisetiden bli redusert fra 1,5 time til rundt 30 minutter.³
- **Rogfast** vil erstatte ferjesambandet Mortavika-Arsvågen med en 27 km lang undersjøisk tunnel, og gi en besparelse på opp mot 40 minutter.² Er under utbygging og er planlagt ferdigstilt i 2033.
- **Smiene-Harestad** vil bidra til effektiv transport mellom Rogfast og til og forbi Stavanger, tilpasset de økte transportvolumene som vil komme når Rogfast står ferdig.
- **Ny Bømlafjordtunnel** og **Bømlafjorden-Bokn** vil bidra til raskere og tryggere vei mellom Rogfast og Hordfast og forventes å spare over 30 minutter reisetid.
- **Ringvei øst, Bergen**, vil bidra til å redusere trykket på E39 gjennom Bergen og spare reisetid spesielt for gjennomfartstrafikken. Første del av prosjektet er **Klauvanes-Vågsbotn** nord-øst for Bergen sentrum, som er prioritert i NTP. Neste del er **Fjøsanger-Arna** som er i tidlig planfase, mens siste del, **Arna-Klauvaneset**, er mer umodent.

Tabell 1: Oppsummering av E39 Stavanger-Bergen før og etter veiutbygging.

	Før utbygging av E39 Stavanger-Bergen	Etter realisering av E39 Stavanger-Bergen
Reisetid	ca. 4,5t	ca. 2t
Kilometer (avstand)	ca. 170 km vei og ca. 30 km ferje	ca. 200 km vei
Veistandard	50-80 km/t, to felt, sterkt ulykkesbelastet.	80-110 km/t fire felt, H3-standard
Årsdøgntrafikk (ÅDT)	ÅDT for 2024: ⁵ - Fergene over Bjørnafjorden: 4000 - Ferge Boknafjorden: 4900 - Gjennomsnittlig på E39 utenfor Bergen og Stavanger kommune: Om lag 5500 - Ved Klauvaneset: 18 000 - Ved Harestad: Om lag 14 000	Etter åpning: - E39 utenfor Bergen og Stavanger kommune (2060): 15000-22000 ⁶ - Klauvaneset-Vågsbotn (2050): Om lag 32 700 ⁷ - Smiene-Harestad (2040): Om lag 20 000 ⁸
Estimert kostnad for gjenstående kostnadsberegnerende strekninger	- Om lag 130 milliarder 2024-kroner inkludert mva. ⁴ - Om lag 107 milliarder kroner eksklusive mva, hvorav: - Prosjektene Stavanger-Os: 82 mrd. eksl. mva - Ringvei Øst, Bergen: 25 mrd. eksl. mva	
Estimert kostnad for samtlige kostnadsberegnerede strekninger	Om man også inkluderer Rogfast er forventet total kostnad om lag 157 milliarder 2024-kroner inkludert mva. ⁴ Eksklusive mva tilsvarer det om lag 129 milliarder kroner.	

1. Statens vegvesen (2023). *E39 Bokn-Bømlaffjorden*. Tilgjengelig [her](#). 2. Statens vegvesen (2024). *E39 Rogfast*. Tilgjengelig [her](#). 3. Statens vegvesen (2025). *E39 Ådland-Svegatjørn (Stord-Os)*. *Reguleringsplan*. 4. Basert på siste tilgjengelige kostnadsberegninger utarbeidet av Statens vegvesen. Tall eksklusive mva basert på 22 prosent gjennomsnittlig mva. 5. Årsdøgntrafikk for 2024 hentet fra Nasjonal Vegdatabank. 6. Statens vegvesen (2024) *KVU E39 Krysning av Bømlaffjorden*. Se tabell 4 og omtale s. 48, samt presetnasjon SVV Bømlafjorden-Bokn. 7. Bergen kommune (2022) Arna og Åsane. *Kommunedelplan med konsekvensutredning. E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (Ringveg øst)*. 8. Statens Vegvesen (2024). *Planbeskrivelse E39 Smiene-Harestad*.

Byggingen av ny og fergefri E39 Stavanger-Bergen er i gang, og hele strekningen kan stå ferdig i 2040 – men bare hvis den prioriteres høyt

Utbyggingen av ny E39 mellom Stavanger og Bergen skjer trinnvis, og flere prosjekter er i gang eller under planlegging. Rogfast er under bygging. Tunnelarbeidet i hovedtunnelen er allerede godt i gang, med tilkomst fra tverrslag både på Randaberg og Bokn. Hvis alt går som planlagt, åpner tunnelen i 2033.¹ Smiene-Harestad skal stå ferdig samtidig og vil gi sammenhengende firefeltsveg fra Sandnes til Bokn. Planlagt byggestart er i 2027, med byggetid på fire til fem år.²

Planleggingen av strekningen Bømlafjorden-Bokn er i en tidlig fase. Statens vegvesen har startet arbeidet med kommunedelplan og konsekvensutredning for strekningen gjennom Bokn, Tysvær og Sveio, basert på konseptvalgutredningen for E39 Aksdal-Bergen. Planforslaget er ventet på høring i 2026.³ Det er også gjennomført en konseptvalgutredning en ny Bømlafjordtunnel for å møte fremtidig trafikkvekst. Statens vegvesen anbefalte konsept K3, som innebærer firefeltsveg og et nytt tunnellop parallelt med dagens tunnel. Samferdselsdepartementet har besluttet å legge utredningen til side inntil videre, ettersom Hordfast (Ådland-Svegatjørn) ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036. Hordfast er en forutsetning for behovet for ny tunnel under Bømlafjorden.⁴ Hordfast har en estimert byggetid på sju år fra vedtatt oppstart.⁵

Ringveg-Øst i Bergen er under regulering. Første byggetrinn er strekningen Klauvaneset-Vågsbotn, der det planlegges firefeltsveg med to separate tunneler og planfrie kryss. Reguleringsarbeidet startet i 2024 og er ventet å ta to til tre år. De øvrige delene av Ringveg-Øst – Arna-Vågsbotn og Fjøsanger-Arna – er i tidlig planfase.⁶

I figuren til høyre vises en optimistisk, men mulig tidslinje for utbygging av strekningene, under forutsetning om at de prioriteres høyt politisk.

Tabell 2: Mulig tidslinje for oppstart og ferdigstillelse av prosjekter E39 Stavanger-Bergen.

		21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
Under utbygging	Strekning																		
	E39 Rogfast																		
Fremtidige prosjekter	Omtalt i NTP 2025-20236																		
	E39 Smiene-Harestad																		
	E39 Ringveg-Øst, Klauvaneset – Vågsbotn																		
	E39 Bømlafjorden – Bokn																		
Ikke omtalt i NTP 2025-2036	E39 Ny Bømlafjord tunnel																		
	E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast)																		
	E39 Ringveg-Øst i Bergen, resterende																		

1. Statens vegvesen (2024). *E39 Rogfast*. Tilgjengelig [her](#).
2. Statens vegvesen (2022). *E39 Smiene-Harestad*. Tilgjengelig [her](#).
3. Statens vegvesen (2023). *E39 Bokn-Bømlafjorden*. Tilgjengelig [her](#).
4. Statens vegvesen (2025). *Avventer handsaming av Bømlafjordkryssing*. Tilgjengelig [her](#).
5. Statens vegvesen (u.d.). *E39 Ådland-Svegatjørn (Stord-Os): Ofte stilte spørsmål*. Tilgjengelig [her](#).
6. Statens vegvesen (2024). *E39 Vågsbotn-Klauvaneset (del av Ringveg øst)*. Tilgjengelig [her](#).



Menon
Economics

2. 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 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 i planleggingen av 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 Stavanger og Bergen, 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 Rogaland og deler av Vestland, så fremt de har behov for transport mellom Stavanger og Bergen. I tillegg vil befolkningen på Vestlandet som privatpersoner nyte godt av redusert reisetid og økt mobilitet i hverdagen.

I dette kapitlet fremhever vi disse betydelige gevinstene. Blant annet illustrerer hvilke gevinster befolkning og næringsliv vil oppnå ved å oversette de samfunnsøkonomiske nyttevirkningene til størrelser som er enklere å forstå for uinnvidde. Som kilde til resultatene benytter vi resultater samfunnsøkonomiske analyser gjennomført av SVV i forbindelse med Nasjonal Transportplaner og konseptvalgutredninger. Til slutt i kapitlet omtaler vi hvordan ny E39 Stavanger-Bergen kan bidra til bedret beredskap og forsyningssikkerhet.

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 nyttevirkinger og kostnader summeres sammen over hele levetiden til veien, som forutsettes å være 75 år for motorveier. Analysene gjøres normalt sett for ett prosjekt av gangen og kun unntaksvis (eksempelvis i konseptvalgutredninger) for mange delprosjekter samlet. Om prosjekter har synergier mellom seg fanges det i liten grad opp i analysene av enkeltprosjekter.

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.

Nettonytten tilsvarer alle nyttevirkinger 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.² NNK gjør det mulig å sammenligne lønnsomheten til større og mindre prosjekter.

Ikke-prissatte virkninger: Virkninger som er vanskelige å verdsette i kroner og øre, skal også tas høyde for i samfunnsøkonomiske analyser. Eksempler på slike virkninger er tap av naturmangfold og friluftssarealer.

1. Alle kost-/nytteanalyser vi refererer til resultater fra er gjennomført i tråd med [SVVs Håndbok for konsekvensanalyser V712](#) og [Finansdepartementets rundskriv R109/21](#). Alle forutsetninger for resultatene i dette kapitlet, som at veiens økonomiske levetid er 75 år og hva verdien av spart tid for godstransport er, er i tråd med dette felles veiledningsmaterialet. 2. NNK er definert som netto nytten delt på diskontert investeringskostnad og endring i drifts- og vedlikeholdskostnader over veiens levetid ekskl. mva.

E39 Stavanger – Bergen er langt bedre investeringer for samfunnet enn SVVs eksisterende NTP-portefølje

I nasjonal transportplan 2025-2036 er 32 veiprosjekter til en samlet kostnad på 110,4 mrd. kroner inkl. mva prioritert for utbygging. Samlet sett var den samfunnsøkonomiske ulønnsomheten av disse prosjektene 65 mrd. kroner og for hver krone investert i dem forventes samfunnet i gjennomsnitt å tape 70 øre.¹ Verdien av sparte reisekostnader for befolkning og næringsliv, reduksjon i ulykker og andre nyttevirkninger av å bygge ut porteføljen er med andre ord beregnet å være langt lavere enn kostnadene av å bygge og drifte de nye veiene. I tillegg til det prissatte tapet kommer ikke-prissatte kostnader forbundet med eksempelvis tap av naturmangfold og friluftsarealer, som trekker lønnsomheten ytterligere ned.

Forskjeller i forutsetninger kan ha stor betydning for resultatene av samfunnsøkonomiske analyser. Vi kan derfor kun sammenligne resultater fra analyser med like forutsetninger. I vår sammenligning mot lønnsomheten av SVVs NTP-portefølje fokuserer vi derfor på de tre prosjektene på E39 Stavanger-Bergen der det er gjennomført analyser i forbindelse med gjeldende NTP. Disse tre prosjektene er Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn, som er inkludert i porteføljen og Hordfast, som ikke er det.²

De tre prosjektene på E39 Bergen-Stavanger har langt bedre lønnsomhet enn SVVs øvrige NTP-portefølje. E39 Smiene-Harestad er det *eneste* prosjektet i SVVs portefølje som har positiv nettonytte. Til tross for at kostnadsanslaget for E39 Klauvaneset-Vågsbotn har økt siden NTP, har prosjektet fortsatt betydelig høyere nytte per kostnadskrone enn SVVs øvrige portefølje. Hordfast ble ikke prioritert i siste NTP, men er i NTP beregnet å ha en netto nytte nær null. Ny analyse gjennomført i forbindelse med [reguleringsplan](#), viser uendret resultat til tross for at styringsmålet for prosjektet er økt. De tre prosjektenes samlede NNK er -7 øre per investerte krone. Dette er hele 70 øre bedre enn avkastningen på -77 øre for SVVs øvrige NTP-portefølje. Det er med andre ord langt gunstigere for samfunnet å gjennomføre investeringene i ny E39 mellom Stavanger og Bergen, enn prosjektene som er prioritert i NTP per i dag. Om prosjekter med tilsvarende kostnad som Hordfast hadde blitt tatt ut av NTP og erstattet med Hordfast ville den samlede lønnsomheten til SVVs NTP-portefølje økt med hele 39 mrd. kroner.³

Statens vegvesens
NTP-portefølje
2025 – 2036:

-70 øre

netto nytte per
kostnadskrone

Prosjekter E39
Stavanger-Bergen
beregnet i NTP*:

-7 øre

netto nytte per
kostnadskrone

*Hordfast (oppdatert analyse),
Smiene-Harestad og Klauvaneset-
Vågsbotn (oppdatert kostnad)

39 milliarder kroner



Økt lønnsomhet ved prioritering av
Hordfast, Smiene-Harestad og
Klauvaneset-Vågsbotn istedenfor øvrige
prosjekter med tilsvarende samlet
kostnad i SVVs NTP-portefølje

Eksisterende samfunnsøkonomiske analyser av E39 Stavanger – Bergen tar ikke høyde for synergier av å bygge ut alle delprosjektene

Vi viste på forrige side at Smiene-Harestad, Klauvaneset-Vågsbotn og Hordfast er beregnet å være langt mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn øvrige prosjekter i SVVs NTP-portefølje. For de øvrige prosjektene E39 Stavanger-Bergen finnes ikke direkte sammenlignbare lønnsomhetsberegninger, men beregningene som finnes peker mot isolert sett lavere lønnsomhet enn E39-prosjektene omtalt på forrige side.

Samtidig er det viktig å huske på at lønnsomheten av å bygge ut hele E39 Stavanger-Bergen vil være betydelig høyere enn den beregnet for hver av delstrekningene isolert sett. Bakgrunnen for dette er at hver av delstrekningene bidrar til å øke trafikken og dermed lønnsomheten av å bygge ut tilgrensende strekninger. Retningslinjer for samfunnsøkonomiske analyser¹ tilsier at kun synergier med prosjekter som er vedtatt utbygget i Stortinget eller under utbygging tas høyde for i slike analyser. Analysene av for eksempel Hordfast, tar dermed høyde for synergier med Rogfast, som er under utbygging, men ikke synergier med ny Bømlafjordkryssing og ny Bokn-Bømlafjorden. Om de sistnevnte prosjektene bygges ut vil nytten av Hordfast bli høyere enn det eksisterende samfunnsøkonomiske analyser tilsier.²

I konseptvalgutredningen for ny Bømlafjordkryssing er det likevel gjennomført beregninger både med og uten å ta høyde for synergier med Hordfast. Resultatene viser blant annet at verdien av spart reisetid- og avstand (trafikanthytten) av ny Bømlafjordkryssing doubles fra 2,3 til 4,6 mrd. kroner (konsept 3) dersom man legger til grunn at ikke bare Rogfast, men også Hordfast bygges ut. Det er ikke mulig å avgjøre hvor store synergiene av å bygge ut alle av å bygge ut alle prosjektene langs E39 Bergen-Stavanger uten å gjennomføre en omfattende trafikk- og samfunnsøkonomisk analyse av alle prosjektene samlet. Resultatet for ny Bømlafjordkryssing gir imidlertid en pekepinn på hvor mye slike synergier mellom prosjektene kan ha å si. Om også Bømlafjorden-Bokn bygges ut vil nytten av ny Bømlafjordtunnel og av Hordfast øke ytterligere. Slike synergier mellom prosjekter som ikke enda er vedtatt er ikke tatt hensyn til i beregningene på forrige side. At helheten er større enn summen av delene bør tas høyde for i framtidige prioriteringer.

Et siste moment som kan tale for nytten av ny E39 Bergen-Stavanger er undervurdert i eksisterende analyser er at modellene som benyttes er designet for å predikere hvordan mindre endringer i reisetid påvirker rutevalg og trafikk. Modellene er dermed i liten grad tilpasset å predikere hvordan å gå fra 4,5 til 2 timers reisetid mellom to store byer vil slå ut på trafikken, ettersom det ikke finnes erfaringsgrunnlag fra tidligere utbygginger som har redusert reisetiden så mye, for så mange mennesker. Stavanger-Bergen er også en høyt trafikkert flyrute og modellene er i liten grad designet for å fange opp overføring av trafikk fra fly til buss og bil. Begge disse forholdene taler for at nytten av E39 Bergen-Stavanger kan være underestimert, selv om det er uvisst i hvor stor grad.

Ny Bømlafjordkryssing om Hordfast også bygges ut:



**202 % økning i
trafikanthytte**

Hvor mye verdien av spart reisetid og –avstand øker for ny Bømlafjordkryssing om synergier med Hordfast tas høyde for.

1. Kilde: Finansdepartementets rundskriv R-109/21 «Prinsipper og krav i samfunnsøkonomiske analyser»

2. Vi har ikke grunnlag for å avgjøre hvor god den samlede lønnsomheten av prosjektene på E39 Stavanger-Bergen vil bli. Det avhenger blant annet sterkt av lønnsomheten av de resterende delstrekningene som det ikke finnes samfunnsøkonomiske analyser for (Bømlafjorden-Bokn, Arna-Fjøsanger og Arna-Klauvaneset. Lønnsomheten av å gjennomføre alle prosjektene vil imidlertid garantert bli betydelig bedre enn å gjennomføre hver av dem isolert sett.

Ny E39 Stavanger-Bergen vil kunne spare 98 dødsfall og hardt skadde i trafikken

E39 mellom Stavanger og Bergen er en ulykkesutsatt strekning, med til dels lav veistandard, svinger og varierende veibredde. At dagens veg fra Smiene nord for Stavanger til Sveгатjørn sør for Bergen har nærmere 70 T-kryss og over 300 direkte avkjørsler og mangler midtdeler bidrar også til lav trafikksikkerhet. I perioden 2000 til 2024 mistet 53 personer livet i trafikken på strekninger og i tillegg ble 156 personer alvorlig skadd, noe som er flere per km vei enn både E39 Kristiansand-Stavanger, E134 mellom E39 og Rv 13 og Rv 13 Stavanger-Odda-Voss og kun marginalt lavere enn E16 Arna-Voss. Inkludert mindre alvorlige ulykker inntraff nærmere 2200 personskader i samme periode, noe som betraktelig flere per km vei enn de nevnte øvrige riksveiene på Vestlandet. Ny og moderne vei vil bidra til å redusere både antall og alvorlighetsgraden til ulykkene på strekningen kraftig, blant annet grunnet rettere vei, midtdeler, flere felt og tryggere og færre kryss. SVV har utarbeidet robust metodikk for å anslå trafikksikkerhetsvirkningen av slike utbedringer.¹

Det første året Rogfast, Hordfast, ny Blømlafjordtunnel (K3), Klauvaneset-Vågsbotn og Smiene-Harestad er åpnet estimerer SVV at til sammen 1,48 liv eller harde skader unngås som følge av de nye veiene. De tar også hensyn til a) ulykkesrisikoen på dagens vei, b) trafikkmengde på ny og gammel vei, og c) sikkerhetsgevinsten ved ny vei sammenlignet med dagens trasé. For å finne antall slike alvorlige skader unngått over veiens levetid på 75 år må man i tillegg ta hensyn til utviklingen i bilparkens sikkerhetsnivå og trafikkveksten på ny og gammel vei etter åpning. For de fem nevnte delstrekningene forventes det 48 færre drepte/hardt skadde over veienes levetid.

Dersom også Bømlafjorden-Bokn og resterende deler av Ringvei Øst også realiseres, vil gevinsten bli betydelig større. For disse strekningene finnes ikke ferdigstilte estimater på hvor mange alvorlige ulykker som vil unngås. For å illustrere det betydelige potensialet for økt trafikksikkerhet dersom hele strekningen bygges ut, har vi utarbeidet en grov eksempelberegning. Vi legger her til grunn at Bokn-Bømlafjorden vil medføre tilsvarende reduksjon i drepte/hardt skadde per km gammel vei erstattet som ny Bømlafjordkryssing,² samt at resterende deler av Ringvei Øst (Bergen) vil bidra til tilsvarende reduksjon som Klauvaneset-Vågsbotn. Under disse forutsetningene kommer vi til at totalt sett 98 harde skader/dødsfall unngås.³ Av disse anslår vi at om lag 31 unngås de første 12 årene av veienes levetid, ettersom bilparken forventes å bli tryggere over tid. Å få på plass ny E39 mellom Stavanger og Bergen vil være et viktig bidrag til myndighetenes visjon om null hardt skadde og drepte i trafikken.

Rogfast, Bømlafjordtunnel, Smiene-Harestad, Klauvaneset-Vågsbotn og Hordfast:

48 færre drepte og hardt skadde over veienes levetid



Eksempelberegning for hele strekningen Stavanger-Bergen:

98 færre drepte og hardt skadde over veienes levetid



1. Eksempelvis forventes å erstatte et T-kryss med et toplanskryss redusere antall alvorlige ulykker i krysset med 33 prosent. Ny E39 Smiene-Sveगतjørn vil erstatte alle T-kryss og avkjørsler med kun 17 møtefrie toplanskryss og gi midtdeler til hele strekningen. Kilde: EFFEKT v.6.6 [brukermanual](#), vedlegg 2. Det finnes også standard metodikk for å justere for at bilparken blir tryggere over tid og at trafikken forventes å vokse, se EFFEKT v.6.91 brukermanual.
2. Ifølge tall fra SVV er antall drepte/hardt skadde per mrd. kjøretøym per km for Bokn-Bømlafjorden 17,4 (2013-2023). Tilsvarende tall for hele E39 Stavanger-Ålesund er kun 11,5 mens gjennomsnittet for norske riksveier er 10,8. På bakgrunn av dette legger vi til grunn tilsvarende risikoreduksjon per km som den beregnet for ny Bømlafjordkryssing til grunn i eksempelberegningen for Bokn-Bømlafjorden, ettersom denne har høyest risikoreduksjon per km av de ikke-bynære prosjektene.
3. Merk at vårt anslag på 210 færre hardt skadde/drepte for utbygging av E39 Kristiansand-Stavanger (Menon-publikasjon 178/2024) til dels er basert en annen estimeringsmetode. For to av delstrekningene tok vi her utgangspunkt i Nye Veiers resultater oppgitt i NTP basert på separat trafikksikkerhetsanalyse og under forutsetning om dagens trafikk. Med tilsvarende metodikk som resultater for Hordfast, ny Bømlafjordtunnel, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn ville resultatet for E39 Kristiansand-Stavanger blitt 102 færre hardt skadde/drepte.

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

E39 mellom Stavanger og Bergen er en meget viktig transportåre for gods. Dagens strekning har en gjennomsnittlig tungtransportandel på hele 11 prosent. Det passerer daglig om lag 1200 tunge kjøretøy på et gjennomsnittlig punkt på strekningen, i følge tall fra SVVs Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Millioner av tonn gods til en verdi av hundretalls mrd. kroner transpores over strekningen årlig. I framtiden vil omfanget øke, grunnet vekst i økonomien og større transportetterspørsel.

De to fergestrekningene som erstattes har henholdsvis Hordfast og Rogfast er imidlertid flaskehalser. Tungtransporten opptar en høy andel av kapasiteten på fergene, men likevel fraktes kun hhv om lag 880 og 440 daglig over de to fjordene daglig. Dersom ny E39 bygges ut vil disse flaskehalsene fjernes, i tillegg til at reisetiden og faren for forsinkelser blir betydelig redusert. De betydelige tidsbesparelsene ny vei vil gi, vil bidra til at omfanget av godstransport på strekningen øker ytterligere. I tillegg godstransport, utføres det daglig et høyt antall tjenestereiser på strekningen. Også her vil de betydelige reisetidsbesparelsene medføre direkte kostnadsbesparelser for næringslivet verdt milliarder. De bedriftsøkonomiske sparte kostnadene som reduksjonen i reiseavstand og -tid for gods- og tjenestereiser er beregnet i forbindelse med de samfunnsøkonomiske analysene i NTP. Samlet sett beregnes Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn å bidra til å spare næringslivet for om lag 20 milliarder 2024-kroner over veienes med levetid. Beløpet tar høyde for bortfall av kostnader til fergebilletter og bomkostnader, og representerer næringslivets netto gevinst. Dersom øvrige prosjekter på E39 mellom Stavanger og Bergen realiseres vil gevinsten for næringslivet øke betraktelig, grunnet større samlet reisetidsbesparelse, høyere trafikk og synergier mellom delprosjektene.

Det som ligger bak den bedriftsøkonomiske gevinsten er mange hundretusen sparte timer på veien for gods- og tjenestetransporten. Vi anslår grovt at godstransporten alene vil spare mellom 250 000 og 400 000 timer hvert år, som følge av Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn.¹ Denne effektiviseringen vil innebære en direkte kostnadsbesparelse for næringslivet. Alle deler av næringslivet som har behov for gods- eller persontransport mellom Stavanger og Bergen vil dra nytte av denne kostnadsreduksjonen og er en betydelig gevinst til næringslivets konkurransekraft.



~250 000 – 400 000*

Godstimer spart per år



~20 milliarder*

Bedriftsøkonomiske sparte transportkostnader

*E39 Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn

1. Vi har ikke hatt tilgang til de detaljerte resultatene bak de bedriftsøkonomiske sparte kostnaden, beregnet ved hjelp av Nasjonal Godsmodell og Regional Transportmodell. Dette, samt at både de samfunnsøkonomiske analysene vi har tilgang til for Smiene-Harestad og Hordfast er gjennomført med bompenger bidrar til høy usikkerhet rundt antall godstimer spart. Vi har tilpasset forholdstall mellom godsnytte og godstimer spart fra analyser av E39 mellom Stavanger og Bergen der vi har hatt tilgang til detaljerte resultater for å anslå spennet.

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

Vel så viktig som at godstransporten vil spare tid dersom ny vei bygges ut, er at den jevne trafikant vil spare opp mot 2,5 time reisetid på strekningen Stavanger-Bergen, om alle delprosjektene realiseres. E39 mellom Stavanger og Bergen er en høyt trafikkert vei der over 10 000 personbiler daglig passerer et gjennomsnittlig punkt på strekningen. Antall reisende trekkes opp av svært høye trafikk tall på E39 gjennom storbyene Stavanger og Bergen, men selv dersom man holder disse to kommunene utenfor er passerer daglig om lag 5500 personbiler et gjennomsnittlig punkt på veien, i følge tall SVVs Nasjonal Vegdatabank (NVDB). I framtiden vil omfanget øke grunnet vekst i økonomien og befolkningen.

Dersom ny E39 bygges ut vil antall reiser øke ytterligere, grunnet de betydelige tidsbesparelsene ny vei vil gi og grunnet at to lange fergestrekninger avløses av rask og effektiv vei. I tillegg, og enda mer betydningsfullt, så vil alle som reiser i dag spare betydelige mengder tid. På bakgrunn av SVVs anslag for trafikantnytte, anslår vi grovt at lokalbefolkningen og tilreisende privatbilister vil spare mellom 2 og 3 millioner reisetimer årlig om Hordfast, Smiene-Harestad og Klauvaneset-Vågsbotn realiseres. For øvrige strekninger er det ikke gjennomført samfunnsøkonomiske analyser og vi har derfor dårligere grunnlag for å anslå antall reisetimer spart. For å belyse størrelsesorden på mulig virkning for hele strekningen Stavanger-Bergen har vi gjennomført eksempelberegninger basert på antall reisende før og etter åpning og endring i reisetid før de øvrige strekningene. Vi kommer da til at besparelsen potensielt kan bli over 5 millioner reisetimer årlig.¹ Hvor store de samlede besparelsene blir vil avhenge av blant annet hvor store synergier delprosjektene skaper for hverandre.

Reisetimene som spares inn består av både tjenestereiser gjennomført i arbeidstida, pendlerreiser og fritidsreiser. Disse 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 mellom Stavanger og Bergen gi befolkningen millioner av ekstra timer som de kan bruke på det de selv ønsker.

Hordfast, Smiene-Harestad, Klauvaneset-Vågsbotn vil spare

~2,2-3 millioner

reisetimer for privatpersoner årlig

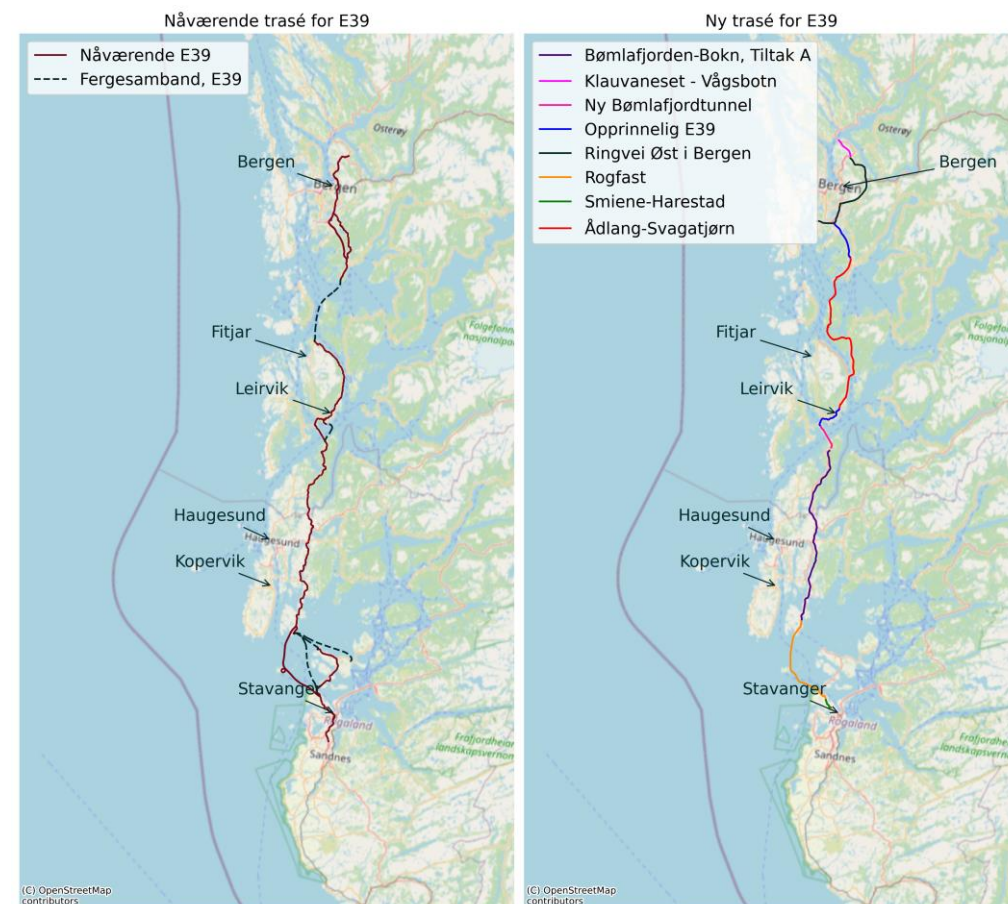


Et robust og sammenhengende veinett mellom Stavanger og Bergen kan bidra til økt forsyningssikkerhet og beredskap

Utbedringen av E39 kan være av betydning både for innbyggere i tilgrensede kommuner, samt for nasjonal forsyningssikkerhet. Totalt bor nesten 1 million mennesker i de kommunene som i størst grad knyttes sammen av E39 mellom Bergen og Stavanger. Dette understøtter betydningen av å sikre mobilitet, distribusjon og evne til evakuering for sikkerheten i regionen. Å sikre tilgang til ressurser og kritisk infrastruktur er ikke bare relevant for befolkningen i umiddelbar nærhet, men kan også være viktig for forsyningssikkerhet i andre landsdeler.

Utbedring av E39 kan øke framkommelighet i krisesituasjoner. Veiprojektet vil ikke bare gi kortere reisetid, men også øke regularitet og forbedre redundans langs strekningen. Utbyggingen kan derfor bedre framkommelighet i forbindelse med for eksempel naturhendelser, militære trusler eller systemsvikt i andre transportformer. Dette kan sikre transport av varer, personell og nødhjelp i nødssituasjoner. Dagens E39 mellom de to vestlandsbyene har sårbare punkter, særlig i forbindelse med de to ferjesambandene. Ferjer har begrenset kapasitet, gir økt reisetid, og er utsatte for faktorer som for eksempel vær, tekniske feil eller personellmangel. Lange omkjøringsveier for ferjene kan skape utfordringer i å sikre effektiv transport ved kriser eller andre større hendelser. Dette gjelder særlig for de sørlige kommunene i Vestland som for eksempel Stord og Fitjar, som i dag har få fergefrie reiseruter ut av kommunene.

Utbedring av E39 kan sikre tilgang til viktige ressurser og kritisk infrastruktur. Vestlandet innehar sentrale ressurser som kan være av betydning for forsyningssikkerhet, også til andre landsdeler. For eksempel er pelagisk fisk en kritisk matkilde i krisesituasjoner, på grunn av næringsstettheten.¹ Bearbeiding av denne typen fisk foregår i stor grad nettopp i Vestland. Tilgang til disse prosesseringsanleggene kan med andre ord være essensielt ved situasjoner som skaper matmangel. I tillegg ligger viktige prosesseringsanlegg for olje og gass tett på strekningen.² Bedre veier styrker logistikken til disse anleggene, som som kan være relevant for å opprettholde energisikkerhet i krisetider. Stamnetthavnen Karmsund er en av Norges største havner, og dens strategiske plassering mellom Bergen og Stavanger kan bli styrket av fergefrie forbindelser langs E39.



1. Sjømatens betydning for matvareberedskap i Norge (Menon, 2023)

2. I regionen finner vi anleggene Kårstø, Kollsnes og Mongstad. Merk at det vil være behov for flere tankbiler for å kunne frakte større mengder petroleum herfra over veinettet.



Menon
Economics

3. Potensialet for næringslivsgevinster

Ny vei bidrar til betydelige direkte gevinster – men er alene ikke nok for å øke produktiviteten i tillegg

Som vist i forrige kapittel vil E39 mellom Stavanger og Bergen utløse betydelige direkte nyttegevinster for samfunnet og næringslivet. Alle kostnadsbesparelser for næringslivet som springer direkte ut av lavere transport- og reisekostnader er dekket av de direkte virkningene. Store deler av gevinstene av økt pendling fanges også opp i de direkte gevinstene trafikantene.

Raskere vei er samtidig en kilde til at næringslivet i Rogaland og Vestland kan samhandle bedre enn i dag. Forskningen tilsier imidlertid at regionsforstørrelse 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 gevinster. Regionen må derfor også jobbe målrettet på andre områder for å skape gevinster for næringslivet, utover de direkte gevinstene som ny vei skaper gjennom redusert reisetid.

Illustrasjonen til høyre viser nøkkelkriterier som må være på plass dersom effektive næringsklynger skal eksistere og blomstre. Ny E39 bidrar til forbedret transaksjonsletthet og økt kunnskapsmobilitet ved å betydelig redusere reisetiden mellom knutepunkter langs kysten mellom Stavanger og Bergen. Mer sammenkoblede regioner utvider arbeidsmarkedet og gjør det enklere å dele kompetanse og styrke samarbeid på tvers. For at næringslivet skal realisere de gevinster av tettere samarbeid, må imidlertid de øvrige nøkkelkriteriene også tilfredsstilles. Tillit og relasjoner mellom bedrifter, som er avgjørende for effektive samarbeid, krever tid og målrettet innsats å bygge opp.



Det er heller ikke slik at enhver bedrift vil kunne få økt produktivitet, selv dersom kriteriene til høyre er på plass. For at økt samhandling skal gi gevinster må bedriftene som samhandler komplimentere hverandre. I dette kapittelet undersøker vi hvilke næringer som har størst potensiale for å kunne få økt produktivetsvekst gjennom at ny vei og øvrige tiltak bidrar til sterkere og større klynger og større samhandling. I tillegg viser vi eksempelberegninger på størrelsesordenen slike gevinster kan ha.

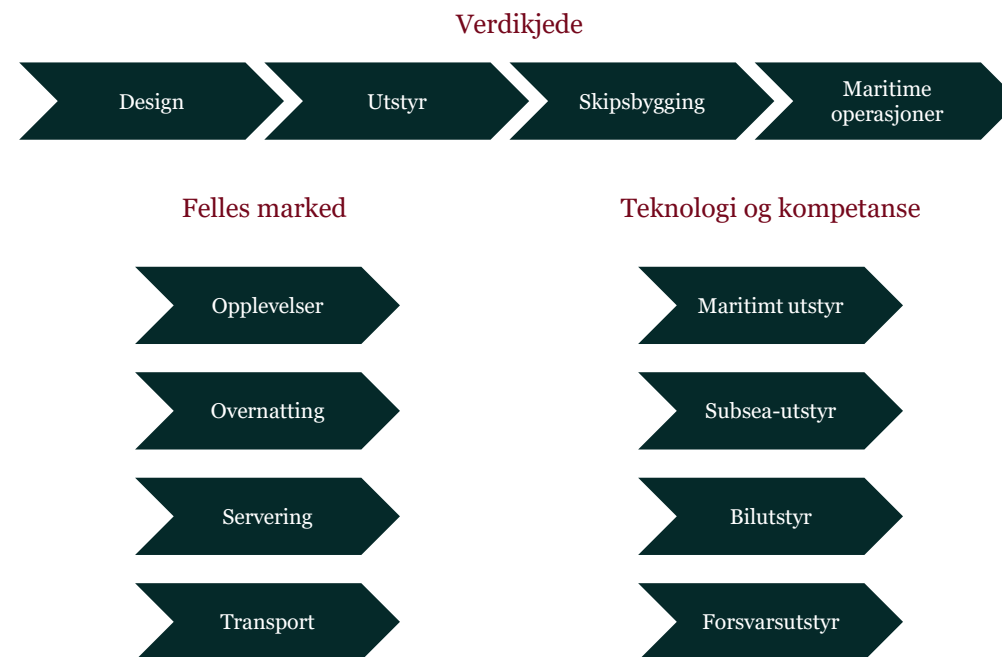
Gevinstpotensial fra bedre samhandling gjennom verdikjede, felles marked eller teknologi

Til tross for at næringslivet i Rogaland og Vestland deler flere likheter, er det i dag få etablerte kommunikasjonsarenaer og møteplasser som inkluderer hele regionen fra Stavanger til Bergen. Dette understreker behovet for tiltak som kan bygge bro mellom aktørene og fremme samarbeid på tvers av regionene. Vi vurderer at kortere geografisk avstand og et utvidet arbeidsmarked vil kunne styrke relasjonene mellom bedrifter og fremme kunnskapsspredning på tvers av fylkene. Styrkede relasjoner og økt kunnskapsspredning bidrar i seg selv imidlertid ikke til økt produktivitet. I henhold til forskningslitteraturen på næringsklynger kreves det at næringene og bedriftene må komplimentere hverandre for at økt samhandling skal gi gevinster. De viktigste måtene næringer kan komplimentere hverandre er gjennom:

1. **Verdikjede.** Det finnes leverandør-/kunde-forhold mellom aktørene
2. **Et felles marked,** slik som reiselivsaktører
3. Bedriftene etterspør/benyttter lignende **teknologi og kompetanse** i sin produksjon, slik som Kongsbergklyngen eller GCE Ocean Technology.

Vi har identifisert tre overordnede grupper bedrifter og næringer som komplimenterer hverandre i henhold til en eller flere av punktene over og dermed har større sannsynlighet for å dra nytte av økt samhandling. Dette er typisk næringer som i dag har høy utnyttelse av humankapital, er teknologiintensive og har høy grad av innovasjon- og FoU-virksomhet i sin drift. I tillegg har vi fokusert på næringer som allerede i dag ligger spredt i regionen. Dersom en næring eksempelvis er utelukkende lokalisert i Bergen vil den ikke ha noen å samhandle med i Stavanger eller Haugesund. For slike næringer vil ny E39 ikke være bidragsytende til å øke samhandling og produktivitet.

For å identifisere næringer og bedrifter som komplementerer hverandre, har vi gjennomført regnskapsanalyser og workshoper med næringsaktørene i regionen.



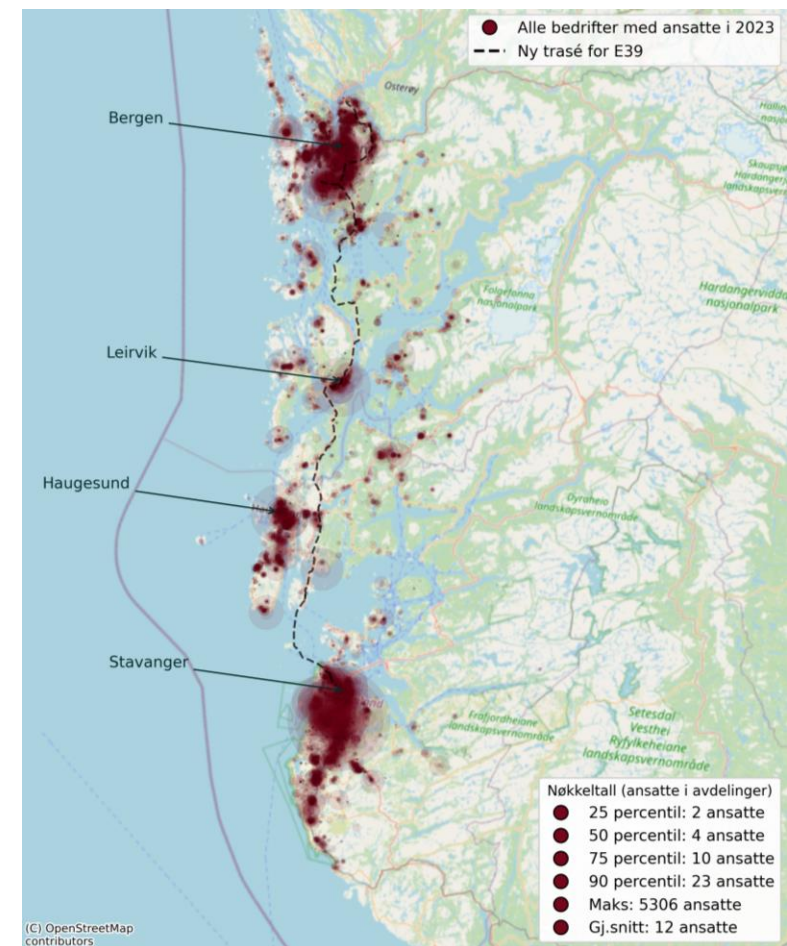
Næringslivet er variert, men olje- og gassnæringen dominerer

Næringslivet på Vestlandet og i Rogaland har stor bredde, høy kompetanse og sterk internasjonal orientering. Sørvest-landet er hjertet i norsk petroleumsindustri. Et bredt nettverk av subsea- og boreteknologibedrifter langs hele E39 leverer avanserte løsninger til offshore og maritim. Disse representerer et verdensledende kompetansemiljø. Regionen har også sterke tradisjoner i sjømatnæringen, som årlig omsetter for titalls milliarder og leverer laks, pelagisk fisk og fiskemel globalt. Samspillet mellom naturgitte fortrinn – som kyst, hav, fjord og fjell – og en høy grad av industriell og kommersiell tilpasningsevne har skapt et dynamisk næringsliv med evne til omstilling og verdiskaping. Regionen har også sterke universitetsmiljøer med Universitetet i Bergen (UIB), Norsk handelshøgskole (NHH) og Universitetet i Stavanger (UiS), samt Høyskolen på Vestlandet, som bidrar til kompetanseutvikling og innovasjon i flere av de regionale næringene.

Felles for hele næringslivet, vil ny vei kunne bidra til å styrke distriktsarbeidsplassenes attraktivitet. Mye av næringslivet i regionen er stedbundet. Tilgang til sjø og havner gir naturlig geografisk spredning. I dag bidrar ferjeavbrudd til lang og uforutsigbar reisetid på tvers av regionen. Tilgangen på kompetent arbeidskraft er dessuten en stor utfordring for næringslivet i distriktene. De unge ønsker å bo i mer urbane områder, som skaper en attraktivitetsutfordring for bedriftene som ligger utenfor de store byene. Dette til tross for at mange av disse hjørnesteinsbedriftene i utgangspunktet har sterke fagmiljøer. Ny vei kan bidra til bedre kompetansetilgang for flere av de utkantliggende bedriftene, når friksjonen ved å pendle reduseres. Selv om dette vil kunne styrke stedbundne distriktsnæringer og bidra til mer spredt bosetning, vil dette ikke nødvendigvis føre til netto økt produktivitet, ettersom de sentrale områdene mister samtidig mister kompetent arbeidskraft. Verdien av økt pendling tilfaller i tillegg i stor grad pendleren selv og denne gevinsten er i stor grad hensyntatt i de direkte gevinstene.

I andre næringer er potensialet for netto økt produktivitet og ytterligere gevinster større. Vi har identifisert tre næringsgrupper med potensial for synergier, enten gjennom felles verdikjeder eller felles marked. For disse næringene vurderer vi at kortere reisetid i kombinasjon med andre tiltak for styrket samarbeid kan bidra til produktivitetsvekst. Vi presenterer disse i det følgende.

Næringslivets geografiske plassering og konsentrasjon i regionen i dag. Kilde: Menons Regnskapsdatabase over alle regnskapspliktige selskaper



Kunnskapsintensive tjenester: Finans, IKT og kunnskapstjenester

Finans, IKT og kunnskapstjenester er alle humankapital-intensive næringer med et høye krav til utdanning og spesialisert kompetanse. Banker, forsikringsfirmaer, konsulenthus og IT-selskaper er kompetansesarbeidsplasser som understøtter næringslivet på Sørvest-landet. Totalt sett, sysselsetter disse næringene 39 tusen personer i den berørte regionen i dag. Vi omtaler disse næringene samlet, som representanter for de kunnskapsintensive næringene.

Det eksisterer allerede i dag næringsklynger som Norwegian Centers of Excellence i forskjellige deler av den berørte regionen, med ekspertise innen kunnskapstjenester, som NCE Media med kontorer både i Bergen og Stavanger og NCE Fintech med hovedsete i Bergen. At man kan bygge videre på eksisterende klynger bidrar til å løfte potensialet.

Bedriftene i næringene komplimenterer hverandre på følgende måter:

Lignende kompetanse som innsatsfaktor: De tre næringene har stor grad av overlapp, både i kompetansebehov og i arbeidsmarked. De rekrutterer i stor grad fra samme kandidatbase og konkurrerer om de samme spesialistene. For eksempel, vil en kandidat fra NHH være aktuell både i bank- og konsulentbransjen. Når attraktive fagmiljøer etableres, tiltrekkes flinke folk. Når arbeidstakerne bytter mellom ulike selskaper, introduseres nye perspektiver og kompetanse.

Felles kundemarked: Både IT-selskaper, finansforetak og kunnskapsbedrifter yter tjenester til de samme kundene, og inngår til en viss grad i hverandre verdikjeder. Dette bidrar også til at kunnskap og forbedringsbehov spres på tvers.

Eksempler på bedrifter



Sparebanken Norge er resultatet av en fusjon mellom Sparebanken Vest og Sparebanken Sør. Tilbyr banktjenester som sparing, lån, forsikring og investeringer



~ 650 ansatte



Bergen, Stavanger, Haugesund, Sandnes, Hå, Etne, Bømlo, Stord m.fl.



NORCE er et av Norges største uavhengige forskningsinstitutter. De driver forskning innen energi, helse, klima, miljø, samfunn og teknologi.



~ 650 ansatte



Stavanger, Haugesund, Randaberg, Bergen



Ledende norsk IT-konsultentselskap som spesialiserer seg på digitalisering, systemutvikling, skytjenester, AI/data science, UX/design og prosjektledelse.



~ 900 ansatte



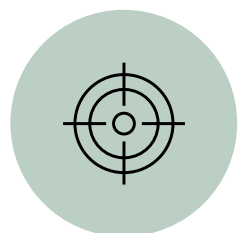
Stavanger, Haugesund, Bergen

Økt kunnskapsdeling og spesialisering kan være en kilde til produktivitetsvekst for kunnskapsintensive tjenester



Økt kunnskapsdeling

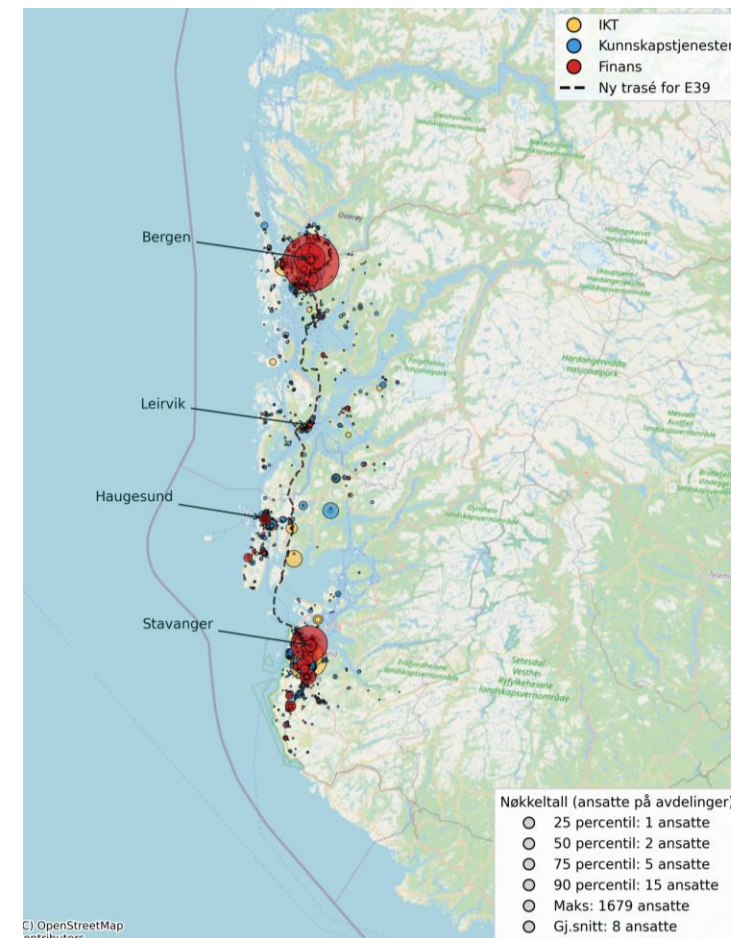
Ny vei og kortere reisetid kan bidra til å øke kunnskapsmobiliteten i regionen ved å utvide arbeidsmarkedet og forenkle interaksjon på tvers. Økt kunnskapsmobilitet kan være én driver til produktivitetsvekst i de kunnskapsintensive næringene. Både IKT, finans og kunnskapstjenester går i front på områder som kunstig intelligens, digitalisering og grønn omstilling - som rådgivere og som tjenesteleverandører. Dette stiller krav til en rask omstillingstakt, og utvikling av ny kunnskap og tjenester. Når arbeidstakerne bytter mellom ulike selskaper, skapes kunnskapsmobilitet – en kilde til at nye ideer utvikles og endringsimpulser spres på tvers av næringene.



Spesialisering

Kortere reisetid, gjør det mulig å betjene et større marked fra én lokasjon, som muliggjør spesialisering. I dag, er næringene konsentrert rundt Stavanger og Bergen. Store geografiske avstander er én bidragsyter til at mange av de samme tjenestene er spredt mellom de to i dag. Når større deler av området blir tilgjengelig både fra Bergen og Stavanger, vil også de to polene kunne spesialiseres og heve produktiviteten i sitt markedssegment. I et tenkt eksempel, vil ingeniørrettede kunnskapstjenester kunne baseres i Stavanger, mens økonomi- og strategitjenester kan baseres i Bergen, med henholdsvis UiS og NHH som motorer.

Næringsgruppering: Finans, IKT og kunnskapstjenester.
Virksomheter som har potensial for klyngeeffekter



Tjeneste- og utstyrsprodusenter av avanserte løsninger til industrien

Tjeneste- og utstyrsleverandørene til industrien er blant landets mest teknologiintensive næringer. De leverer avanserte løsninger til olje- og gass-sektoren, maritim industri og havbruk, og opererer både regionalt og globalt. Næringen tilbyr produkter og tjenester med høye krav til presisjonsnivå. Næringen kjennetegnes av høy FoU-intensitet, høy grad av spesialisert kompetanse, og evne til å utvikle teknologiske løsninger i verdensklasse. Totalt sett, sysselsetter disse næringene 44 tusen personer i den berørte regionen i dag.

Næringen rekrutterer i noen grad fra samme kompetansebase som andre høykompetanseindustrier, men skiller seg ut ved å kombinere akademisk spisskompetanse med sterke praktiske miljøer – lærlinger og håndverkere er avgjørende for verdiskaping, spesielt i spredtbygde områder. Både ingeniører, teknologer og fagarbeidere er kritiske ressurser. I motsetning til finans, ikt og kunnskapstjenester, er de avanserte tjeneste- og utstyrsprodusentene spredt langs hele E39.

Bedriftene i næringene komplimenterer hverandre på følgende måter:

Lignende teknologi og kompetanse som innsatsfaktor: Ofte, vil en teknologisk nyvinning i én bransje også ha relevans for andre næringer som benytter lignende teknologi. Her finnes det mange eksempler på tvers av f.eks. offshore, maritim og sjømat.

Representerer ulike steg i verdikjeden: Selskaper som representerer ulike steg i samme verdikjede kan komplementere hverandre og dra nytte av klyngeeffekter, særlig når de opererer i geografisk nærhet.

Eksempler på bedrifter



Ledende norsk teknologiselskap innen energiinfrastruktur. Designer og bygger offshore-installasjoner, subsea-systemer, vedlikehold, modifikasjoner og tjenester for olje/gass, lavkarbonløsninger, havvind og karbonfangst



~ 4200 ansatte



Stord, Stavanger, Bergen



Spesialist på prefabrikasjonsverksteder, teknisk isolasjon, stillas, overflatebehandling og arbeid i høyden for olje & gass-industrien.



~ 1500 ansatte



Stavanger, Bergen



Leverer løsninger og infrastruktur for havbruksnæringen, inkludert merdsystemer, ROV-teknologi og digitale plattformer for fiskeoppdrett og overvåkning.



~ 200 ansatte



Klepp, Bergen

Tjeneste- og utstysprodusenter av avanserte løsninger til industrien kan oppleve økt innovasjonstakt som følge av bedre samhandling



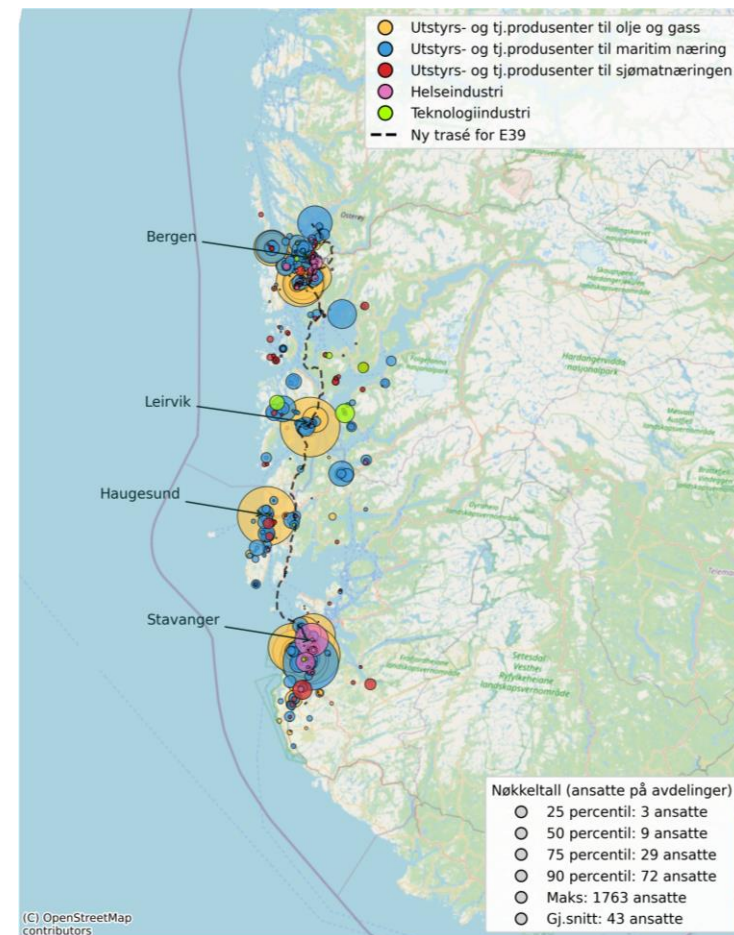
Økt innovasjonstakt

Bedre infrastruktur bidrar til at fagmiljøene knyttes sammen, som kan styrke innovasjon og partnerskap mellom teknologibedrifter, industrikunder og kunnskapsmiljøer. Tettere kontakt gjør det lettere å utvikle komponenter og underleveranser som er mer presist tilpasset behovene i neste ledd. Dette gir økt fleksibilitet, raskere tilpasning og kan utløse innovasjon på tvers av verdikjeden, ettersom innsikt, behov og løsninger flyter lettere mellom aktørene. Dette er et rasjonale for at bedre samhandling kan gi produktivitetsgevinster for tjeneste- og utstysprodusentene av avanserte løsninger i industrien.

Leverandørindustrien har allerede vist høy omstillingsevne, ikke minst i kjølvannet av oljeprisfallet i 2014–2015, der særlig maritim sektor har lyktes med å vri seg mot nye markeder og teknologier. Mange tjenesteleverandører har forutsetninger for å kunne levere produkter både til offshore, maritim og sjømatnæringen. Dermed er næringen omstillingsdyktig i møte med det grønne skiftet og en rask teknologisk utvikling, en evne som forsterkes av styrket samhandling på tvers av regionen.

Det eksisterer allerede i dag flere næringsklynger som er klassifisert som Global og Norwegian Centers of Excellence i forskjellige deler av den berørte regionen, med overlappende ekspertise innen havindustri: GCE Node i Agder og Rogaland og GCE Ocean Technologies lokalisert i Bergen, samt NCE Seafood Innovation i Bergen og NCE Maritime CleanTech med hovedkontor på Stord og avdelinger i Bergen og Stavanger. Potensialet er stort dersom disse eksisterende klyngene for havindustri samhandler tettere blant annet som følge av sterkt redusert reisetid langs E39.

Næringsgruppering: Virksomheter som har potensial for klyngeeffekter



Opplevelser-, overnatting- og formidlingstjenester knyttet til reiseliv i regionen

Reiselivsnæringen inkluderer flere typer aktiviteter og bedrifter. Alt fra serveringsvirksomhet, overnattingstilbud, kultur- og aktivitetstilbud og opplevelser. Vestlandet byr på noen av Norges mest ikoniske og ettertraktete destinasjoner og opplevelser, som for eksempel Preikestolen i nærheten av Stavanger og Fløibanen, Bryggen og Akvariet i Bergen. Attraksjonene trekker både norske og internasjonale besøkende, og en høy andel av disse er cruiseturister. Kysten mellom Stavanger og Bergen er spektakulær og i seg selv en populær destinasjon blant sommerturister, med rike muligheter for bading, båtliv og opplevelser i storslått natur. Den nåværende lange reisetiden mellom Stavanger og Bergen legger begrensninger på i hvor sterk grad regionen fungerer som ett felles reisemål.

I tabellen til høyre har vi fremhevet eksempler på et hotell, et formidlingsselskap og en opplevelsesaktør som er tilstede i regionen. Disse er kun tre eksempler på en lang rekke reiselivsaktører som bidrar til turisme i regionen. Virksomheter som tilbyr opplevelser-, overnatting- og formidlingstjenester sysselsetter for om lag 10 000 ansatte i regionen i dag.

Bedriftene i næringene komplimenterer hverandre på følgende måter:

Felles marked: Reiselivsbedrifter tilbyr ofte veldig forskjellig type tjenester, men felles er likevel at de retter seg mot det samme markedet. Den integrerte verdikjeden skaper incentiver til samarbeid, kunnskapsdeling og felles utviklingsprosjekter som er målrettet mot kundenes behov. Ny E39 vil kunne øke markedet til reiselivsaktører og redusere dagens barrierer for samarbeid og kunnskapsdeling.

Eksempler på bedrifter

Scandic

Scandic Hotels er den største hotelloperatøren i Norden. Kjeden har 16 hoteller i regionen og tilbyr overnattingstjenester til både fritids- og forretningsreiser i regionen.



~ 900 ansatte



Stavanger, Haugesund, Sola, Bergen



BERGHANSEN

Berg-Hansen Reisebureau har 22 kontorer Norge inkludert i Stavanger og Bergen og er et reisebyrå som er genuint opptatt av å tilby gode reiseopplevelser, og fungerer som et bindeledd mellom opplevelser og overnatting i regionen.



~ 50 ansatte



Stavanger, Bergen

DMC
N O R D I C

DMC Nordic Norway lager skreddersydde utflukter, eventer og opplevelser for cruise- og bedriftsmarkedet.



~ 100 ansatte



Bergen

Reiselivet kan se en vekst som følge av et mer helhetlig reisetilbud



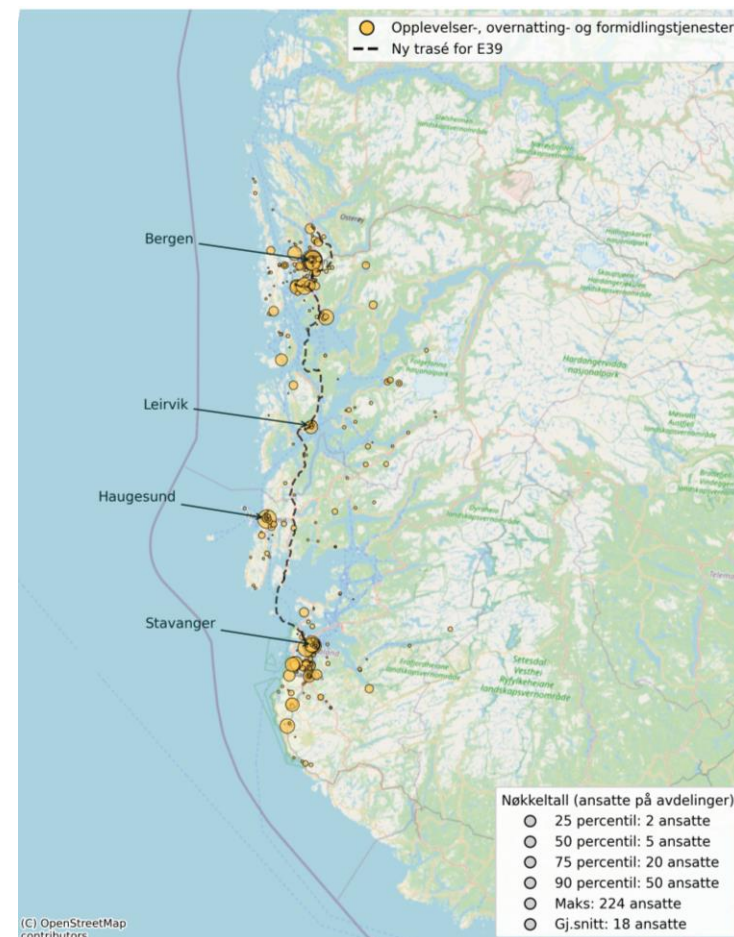
Felles marked og helhetlig tilbud

Når flere reiselivsdestinasjoner kunne nås på kortere tid, kan Sørvestlandet i større grad markedsføres som én reiselivsregion. Reiselivsnæringen har et naturlig potensial for klyngeeffekter gjennom et felles marked: turistene. Selv om aktørene tilbyr ulike tjenester – som overnatting, transport, aktiviteter, matopplevelser og kultur – henvender de seg til den samme sluttkunden.

Bergen fungerer som en inngangsport til vestnorsk fjordturisme, med sin historiske bykjerne, cruisetrafikk og nærhet til attraksjoner som Hardangerfjorden og Sognefjorden. Lenger sør i Rogaland er Preikestolen og Lysefjorden store trekkplastre, med et økende volum av internasjonale gjester.

Redusert reisetid øker mulighetene for å skape helhetlige opplevelser som er mer attraktive for både nasjonale og internasjonale reisende. Et eksempel kan være muligheten for å besøke både Preikestolen og Bryggen i Bergen på samme reise. Dette gir muligheter for felles markedsføring, samkjørte bookingløsninger og pakkeløsninger som øker verdiskapingen for hver enkelt aktør. I tillegg til å styrke Vestlandets attraktivitet som reiselivsdestinasjon innad i Norge, vil muligheten for å besøke hele regionen mellom Stavanger og Bergen på kortere tid kunne styrke Norges attraktivitet som reiselivsdestinasjon internasjonalt.

Næringsgruppering: Reiseliv



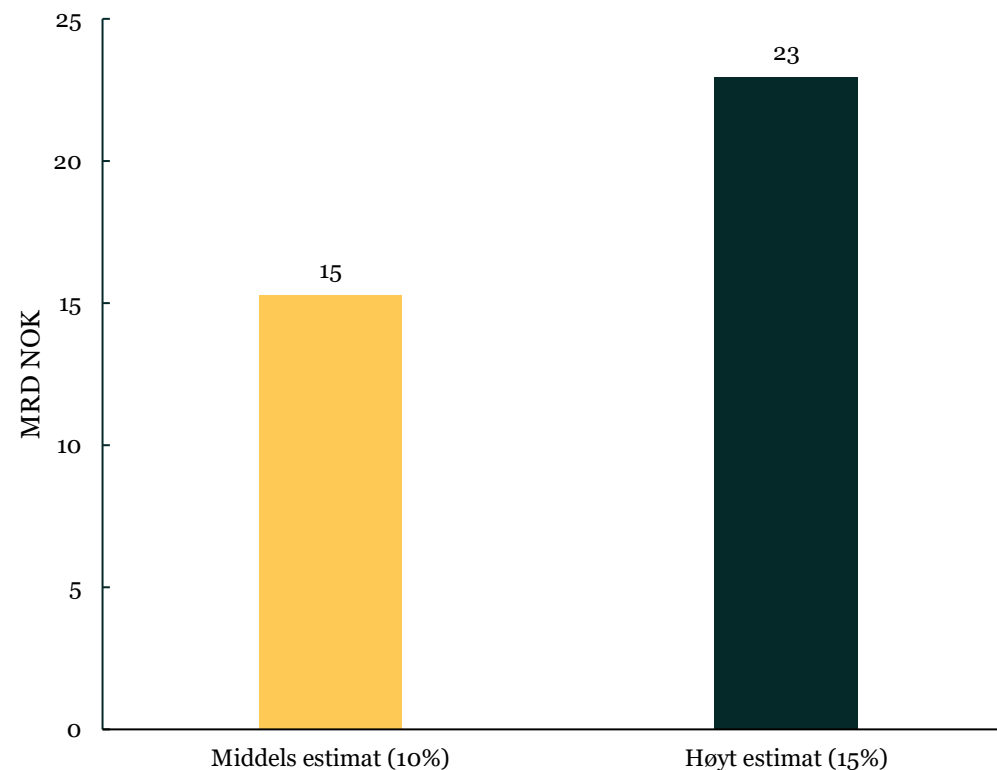
Det maksimale potensialet ved bedre samhandling lang E39 tilsvarende om lag 20 milliarder kroner

Slik vi har vært inne på er det langt fra sikkert at ny vei vil bidra til produktivetsgevinster som kommer på toppen av de direkte gevinstene. For at det skal skje må en rekke andre tiltak som bidrar til økt samhandling mellom bedrifter som komplimenterer hverandre til. På de foregående sidene har vi fremhevet de næringene der vi vurderer potensialet er størst for at ny E39 kan være en av flere bidragsytende faktorer for å øke produktiviteten i næringslivet. Vi har gjennomført eksempelberegninger for å illustrere på hvor store de potensielle gevinstene kan bli dersom regionene og næringene lykkes i å benytte mulighetene ny E39 skaper.

I eksempelberegningene for den *potensielle* verdien av bedre samhandling og «klyngeeffekter» i regionen som ny vei kan tilrettelegge for, tar vi utgangspunkt i Europakommisjonens rapport om Europeiske næringskonsentrasjoner. Deres undersøkelser av regionale konsentrasjoner av eksportrettet industri, viser at suksessfulle regionale næringsklynger kan oppnå 10 til 15 prosent høyere produktivitet enn øvrig sammenlignbart næringsliv. Vi anser dette som et tak for hvor stor økning i produktivitet de tre næringsklyngene kan oppnå, dersom de fullt ut utnytter mulighetene ny E39 skaper og lykkes fullt ut i å oppnå tettere samhandling, spesialisering og innovasjon.

I dette scenarioet der de tre næringsklyngene vi har drøftet løftet sin produktivitet med 10-15 prosent, ville verdiskapingen i regionen økt med 15-23 milliarder økt årlig. Eksempelberegningen er basert på verdiskapingen i regionen i 2023 og illustrerer størrelsesordenen på det potensialet for produktivetsvekst som ny E39 kan være en av flere bidragsytende faktorer til.

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





Menon
Economics

4. Vedlegg A: Ringvirkninger av Hordfast

Ringvirkninger

Om ringvirkninger av Hordfast

Tallene i dette vedlegget er hentet fra en tidligere Menon-rapport (2020)*, som analyserte ringvirkningene av Hordfast-utbyggingen. Rapporten tok utgangspunkt i samlede investeringskostnader på om lag 36,7 milliarder 2020-kroner, basert på Nasjonal Transportplan 2022-2033. I den opprinnelige rapporten var alle beløp oppgitt i 2020-kroner, men vi har her justert dem til 2024-kroner. Justert for prisvekst tilsvarer investeringskostnaden 43,7 milliarder kroner i 2024-verdi.

Etter at Statens vegvesen la frem forslag til reguleringsplan, er den samlede investeringskostnaden oppjustert til 55 milliarder inkl. mva 2024-kroner. Det betyr at ringvirkningseffektene vil bli noe høyere enn det som presenteres her.

Ringvirkninger av hele E39-strekningen Stavanger-Bergen

Den samlede investeringskostnaden for ny E39 mellom Stavanger og Bergen er anslått til 107 milliarder 2024-kroner, ekskludert delstrekningene Bømlafjorden-Bokn og resterende deler av Ringveg Øst i Bergen, som ikke er kostnadsberegnet i skrivende stund. Det er svært stor usikkerhet knyttet til utbyggingenes samlede ringvirkninger, ettersom vi kun har analysert Hordfast spesifikt, men gjenværende prosjekters samlede investeringskostnader sett opp mot Hordfast gir en pekepinn på størrelsesordenen. Med dette som utgangspunkt kan størrelsesordenen på ringvirkningene av alle prosjektene samlet potensielt være 3 ganger større enn de beregnede ringvirkningene for kun Hordfast-utbyggingen. Om Bømlafjorden-Bokn og hele Ringvei Øst også inkluderes vil ringvirkningene øke ytterligere.



Ringvirkninger – Kort fortalt

Her og på neste side gir vi en kort introduksjon til Menons modell for ringvirkningsanalyser, som vi i Menon-publikasjon 46/2020 brukte til å belyse verdiskapings- og sysselsettingsvirkninger i utbyggingsperioden for ny E39 Hordfast.

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.



Ringvirkninger – Beregningsmetode

Endring i etterspørsel fra enten en næring eller som følge av et prosjekt vil påvirke norsk næringsliv og skatteinngang slik forklart på forrige slide. I analysen av Hordfast modellerte vi ringvirkningene av investerings- og driftskostnadene forbundet med prosjektet med bakgrunn i SSBs kryssløpsanalyse.

SSBs kryssløpsmatrise viser omfang av leveranser, sysselsetting, skatter og avgifter, samt import og eksport i 64 NACE-næringer.* Det er denne som danner grunnlag for modellen vår. Beregningene starter ved at vi plasserer de samlede kostnader av investering og drift i Hordfast-prosjektet inn i den næringskategorien den hører hjemme i modellen (se neste side for ytterligere omtale av dette). Modellen beregner med utgangspunkt i dette sysselsettingseffekter. For å fremstille de varene og tjenestene som bedriftene produserer, 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 sysselsettingsimpulsen bakover i verdikjeden. For hvert ledd i verdikjeden blir sysselsettingsimpulsen stadig mindre. Vi beregner sysselsettingsimpulsen i uendelige ledd bakover, samtidig som betydningen av de bakerste leddene er tilnærmet null.

Det er viktig å være klar over at en ringvirkningsanalyse er en såkalt bruttoanalyse. Bruttoverdiskaping er høyere enn netto verdiskaping. Bruttoverdiskaping inkluderer verdiskapingen som kommer som følge av aktiviteten rundt investeringen i Hordfast-prosjektet, men den sier ikke 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 fører dermed ikke til en økning i samlet norsk sysselsetting.

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.

Hovedfunn fra ringvirkningsanalyse av Hordfast (2020)

Under gjengir vi de viktigste funnene fra vår ringvirkningsanalyse av Hordfast fra 2020. Vi har justert kroneverdiene opp til 2024-kroner. Ettersom det nylig har kommet nytt og økt styringsmål for Hordfast ville resultatene som følge av det blitt høyere om analysen hadde vært gjennomført på nytt. Sett bortifra dette, er vår vurdering at alle resultater fra analysen står seg.

Ved hjelp av modellen som ble benyttet i ringvirkningsanalysen estimerte vi at utbyggingen av Hordfast vil gi brutto sysselsettingseffekter tilsvarende omtrent **24 500 sysselsatte over utbyggingsperioden**.

Vi estimerte også at utbyggingen av Hordfast vil resultere i **skatteeffekter på opp mot 7,7 milliarder 2024-kroner**. Den største skatteinngangen som kommer av utbyggingen vil tilfalle staten, med om lag 6,3 milliarder 2024-kroner. Skatteeffekten som tilfaller kommunene og fylkeskommunene tilsvarer henholdsvis om lag 1,3 milliard 2024-kroner og 240 millioner 2024-kroner.

Samtidig estimerte vi at utbyggingen ville bidra med i underkant av **27 milliarder 2024-kroner i verdiskaping**. Verdiskaping er enkelt sagt summen av lønn til arbeidere og profitt til bedrifter.

Selv om store deler av den økonomiske aktiviteten er konsentrert i bygg- og anleggssektoren, sprer den seg gjennom verdikjedene til en rekke ulike sektorer. Spesielt bedrifter som opererer innen arkitekt- og ingeniørtjenester, grossister, detaljhandelen og kjøp av mineraler vil oppleve økt etterspørsel etter deres varer og tjenester.



Verdiskapingseffekter*: **26,8 milliarder kroner**



Sysselsettingseffekter: **24 500 sysselsatte**



Skatteeffekter for nye: **7,7 milliarder kroner**

Ytterligere analytiske aspekter ved analysen

Geografisk fordeling av ringvirkninger

Siden kontraktene for Hordfast hverken i 2020 eller nå har blitt tildelt var og er det umulig å estimere de lokale ringvirkningseffektene. Vi gjorde imidlertid ulike antakelser om leverandørenes plassering og for å på den måten belyse hvordan sysselsettingseffektene mest sannsynlig at vil fordele seg.

Menons ringvirkningsmodell inneholder en geografisk modul, der sysselsettingseffekter spres basert på handelsstrømmer. Disse er i sin tur estimert på bakgrunn av avstanden mellom kommuner og størrelsen på næringslivet i kommunene. Vi brukte denne modellen til å estimere de lokale sysselsettingsandelene dersom man velger en leverandør fra Vestlandet. I dette tilfeller vil store deler av de direkte effektene tilfalle Vestlandet. Samtidig er Vestlandet en næringssterk region, og derfor vil betydelige andeler av de indirekte sysselsatte være bosatt på Vestlandet. Dersom man velger en entreprenør fra eksempelvis Midt-Norge eller Østlandet fant vi at den lokale sysselsettingsandelen ville bli noe lavere.

Leverandørens lokasjon

Lokal entreprenør

~ 50 %

lokal sysselsettingsandel

Leverandør utenfor Vestlandet

~30 %

lokal sysselsettingsandel



Menon
Economics