

Protokoll

Fellesmøte

HAUGALANDSRÅDET og Sunnhordalandsrådet

DATO: fredag 19. september 2025

TID: 09.00 - 14.30

STED: Gassco, Bygnes

TIL STEDE

Marte Eide Klovning, Tommy Rene Stordal, Leiv Arne Marhaug, May Synnøve Rygh, Vibeke Vikse Johnsen, Nils Konrad Bua, Ole Bernt Thorbjørnsen, Egil Magne Vaage, Ingeborg Skjøllingstad, Monika Lindanger, Sigurd Eikje, Andre Mundal Haukaas, Ole Johan Vierdal, Yngve Bergesen, Mette Heidi Ekheim, Åsmund Andersen Sekse, Paul Løyning, Synnøve Bakke, Aud Gunn Løklingsholm, Morten Helland, Ragnfrid Sønstabø, Bente Kari Sletten Taranger, Leiv Ove Mikkelsen, Steinar Dalland, Vegard Bjørnevik, Øyvind Kyvik, Stian Jean Opedal Davies, Svein Erik Indbjo, Margaret Hagerup, Ruth Mariann Hop, Solveig Gundersen Vik, Helge Andre Njåstad, Jonas Andersen Sayed, Stig Atle Abrahamsen, Ronny Sætre, Harris Utne, Kjetil Gillesvik, Pål Rasmussen, Alfred Skaar Hansen, Tora Haslum Myklebust, Torstein Tysvær Nymoen, Sigmund Lier

SAKSLISTE

Sak 1. Godkjenning av innkalling og saksliste

Vedtak: Innkalling og saksliste ble enstemmig vedtatt

Sak 2 Orientering fra Gassco, v/Alfred Skaar Hansen og Pål Rasmussen

Regionrådene fikk en grundig orientering fra Gassco om status og framtidsutsikter for norsk gass. Alfred Skaar Hansen forklarte hvordan selskapet er operatør for all transport av naturgass fra norsk sokkel til Europa. Rollen strekker seg fra feltene ute i havet til mottaksanleggene på kontinentet, og volumene setter aktiviteten i perspektiv: Mens Norge produserer rundt 150 terawattimer fornybar energi i året, tilsvarer gasseksporten 1200–1300 terawattimer årlig. Daglig eksport er på mellom 320 og 340 millioner kubikkmeter gass, gjennom et nettverk av 8 600 kilometer rørledninger og tre store prosessanlegg på vestlandskysten – Nyhamna, Kolsnes og Kårstø. Regulariteten i leveransene ligger på nær 100 prosent, noe som understreker systemets stabilitet.

Pål Rasmussen tok videre ordet og pekte på den sterkt økte oppmerksomheten rundt norsk gass de siste årene. Etter at russiske leveranser falt brått i 2022, er Norge blitt den største gassleverandøren til EU og Storbritannia. Omtrent 30 prosent av all importert gass til EU og 25 prosent til UK kommer nå fra norsk sokkel. Bruken fordeler seg omtrent likt mellom husholdninger, industri og kraftproduksjon. Rasmussen understreket at norsk rørgass ikke bare er ettertraktet for volumene, men også fordi den har et langt lavere klimaavtrykk enn store deler av LNG-importen. Kombinasjonen av stabilitet, pålitelighet og lavt utslipp gjør at Norge aldri har opplevd å være markedsbegrenset – alt som produseres, blir tatt imot.

Begge talerne gjorde det klart at norsk sokkel står foran en ny fase. Kurvene peker nedover dersom det ikke letes mer og gjøres nye funn. Samtidig viser både IEA (International Energy Agency) og IRENA (International Renewable Energy Agency) samt EU sine scenarioer at det fortsatt vil være behov for gass i 2040 og 2050, selv i de mest optimistiske overgangsbane. Ifølge Gassco er det derfor avgjørende at politiske beslutninger tas på riktig faktagrunnlag. De understreket at selskapet selv ikke driver lobby for hverken vekst eller nedtrapping, men er en nøytral aktør som vil tilpasse seg de valgene som tas. Deres oppgave er å sikre fakta inn i debatten og sørge for at transportkapasiteten følger utviklingen på sokkelen.

Et viktig spørsmål gjelder Barentshavet, som er den minst modne delen av sokkelen. LNG-anlegget på Melkøya er i praksis fullt opptatt av Snøhvit-gass fram til 2040–42. Dersom det gjøres betydelige nye funn der oppe mangler i dag en løsning for eksport. To hovedalternativer ligger på bordet: å bygge ut mer LNG-kapasitet på Melkøya, eller å legge en ny rørledning sørover til Norskehavet, med tilknytning enten til Nyhamna eller Kårstø. Valget avhenger blant annet av kvaliteten på gassen – ren gass krever mindre prosessering og kan sendes til Nyhamna, mens gass som krever mer behandling passer bedre inn på Kårstø. Et Barents-rør vil også kunne forlenge levetiden og sysselsettingen ved prosessanleggene på Vestlandet når sørlige felt tømmes.

Rasmussen viste til hvor store klimaeffekter gass kan gi dersom den erstatter kull. Han pekte på at en full utnyttelse av rørforbindelsen til Polen, brukt utelukkende i gasskraftverk som erstatter kullkraft, teoretisk kunne redusere utslippene i Polen med 70 millioner tonn CO₂ årlig – mer enn hele Norges samlede utslipp.

Det ble også gitt en oppdatering om nye oppdrag. Planer om hydrogenproduksjon i Norge med rørtransport til Tyskland er lagt på is, fordi industriaktørene ikke ser dette som et business case. Selve rørledningsdelen ble anslått til 5,6 milliarder euro. Samtidig er aktiviteten på CO₂-lagring økende. Norge har nå tildelt rundt 15 lisenser for lagring i Nordsjøen, og Gassco utreder store transportløsninger fra europeisk tungindustri. Her er skalaen langt større enn Northern Lights, med potensial for 30–40 millioner tonn CO₂ årlig.

Til slutt ble det understreket at norsk gass aldri har vært brukt politisk. Stabilitet, lavt utslipp og pålitelighet gjør at alt som produseres finner kjøpere. For regionen er betydningen tydelig: Vestlandet er selve navet i systemet, og framtidige valg – særlig knyttet til letepolitikk – vil avgjøre hvor mye aktivitet anleggene i vår region kan ha også etter 2030.

Sak 3 Uttale felles høringsuttale nye havvindområder

Vedtak: Uttalen ble enstemmig vedtatt og vil bli sendt departementet.

Sak 4 Møteplan med fellesmøter for Haugalandrådet og Sunnhordalandrådet

Vedtak: Felles rådsmøter 26.mars 2026 og 11.september 2026. Felles AU møter 5.mars 2026 og 28.august 2026

Sak 5 Orientering fra Statnett, v/ Harris Utne

Harris Utne, som blant annet har ansvar for kraftsystem- og samfunnsøkonomiske analyser i Statnett, la fram status for kraftsystemet og planlagte nettførsterkninger på Haugalandet og i Sunnhordland. Han minnet innledningsvis om at Statnett er statseid monopol i transmisjonsnettet og sterkt regulert, med et

tydelig oppdrag: gjøre det som er **samfunnsøkonomisk rasjonelt**. Sektormålene er trygg forsyning, tilknytning av nye kunder, å dempe prisforskjeller mellom budområder og å holde kostnadene nede – fordi det til slutt er strømbrukerne og industrien som betaler.

Utne plasserte situasjonen i et europeisk bilde: Etter pristoppen i 2022 er nivåene lavere, samtidig som utbyggingen av sol- og vindkraft skyter fart. Utslippene fra europeisk kraftproduksjon faller. Ifølge scenarioer som blant annet bygger på EU-mål vil mer variabel produksjon gi større perioder med veldig lave priser – men også flere perioder med høyere priser. Snittprisene kan gradvis gå ned mot 2030, mens prisforskjeller i Norge vil bestå, men bli mindre ettersom nettet forsterkes.

For Norge viste han utviklingen i **forbruk** og **produksjon**. Forbruket var 139 TWh i fjor, og henvendelsene om nytt forbruk er «enormt mye større» enn det som kan realiseres innen 2030. Datasentre og petroleumselektrifisering er mest sannsynlig på kort sikt; hydrogen og batteri går tregere. Samtidig er **produksjonsveksten flat** de nærmeste årene (om lag 158 TWh i 2025 i Statnetts beregninger). Summen er en svakere **energibalanse**, særlig i Sør-Norge, og stor væravhengighet: i tørrår kan importbehovet bli betydelig, i våtår langt mindre. Dette ligger til grunn for Statnetts nettplaner og behovet for sterkere nord–sør-korridorer.

Vestlandet er Statnetts **høyest prioriterte** område fordi et relativt gammelt nett skal bære mye nytt forbruk. Selskapet jobber trinnvis, med en områdeplan som viser helheten:

- **Blåfall–Gismarvik** bygges nå. Ledningen driftes foreløpig på 300 kV, men er dimensjonert for 420 kV (kapasitetsløft senere).
- **Stord**: Etter midlertidige begrensninger er terskelen for nye uttak hevet fra 1 til **5 MW** igjen, gjennom tiltak Statnett og Fagne er i gang med. Et viktig varig tiltak er **økt transformering i Midtfjellet stasjon** for å håndtere økt forbruk.
- **Onarheim**: konsesjon for ny transformatorstasjon, erstatter dagens løsning og styrker forsyningssikkerheten.
- **Karmøy/Hydro**: omfattende **fornøyelse av transmisjonsnettet inne på industriområdet** og plan for ny stasjon – både av hensyn til forsyningssikkerhet og mulig havvindtilknytning.
- Ny stasjon bygges også på **Gismarvik** med samme formål. Statnetts arbeid med en «samordnet løsning» for **Utsira Nord** er avsluttet etter myndighetsendringer, men Haugalandet vurderes fortsatt som et svært godt ilandføringspunkt for havvind.

De store løftene nord–sør er: **Sauda–Blåfalli–Mauranger–Samnanger** (melding sendt, utredningsprogram fastsatt). Dette er avgjørende for å fjerne flaskehalser når kraft flyter mellom sør og nord på Vestlandet. I **Sauda** forsøker Statnett å få på plass en **autotransformator** som strakstiltak – med mål om idriftsettelse mot slutten av **2027** dersom alt går rett vei. I korridoren **Sauda–Gismarvik** planlegges oppgradering til 420 kV som erstatning for 1960-tallsanleggene; samlet kan dette gi en «indre 420-ring» og vesentlig bedre kapasitet og robusthet. For strekningen **Gismarvik–Håvik/Karmøy** vurderes levetidsforlengelse og videre oppgradering; kapasitetsmessig er dagens behov håndtert, men anleggenes tilstand krever tiltak.

Om **sjøkabel** påpekte Utne at Statnett utreder kabling der det er samfunnsøkonomisk rasjonelt, men at **lange kabler i transmisjonsnettet** ofte er teknisk krevende og vesentlig dyrere (spesielle elektriske egenskaper, store endestasjoner, plassbehov og kostnader). Korte kabelsnutter i stasjonsområder er vanlige; lange kabelstrekk må vurderes konkret i konsesjonsprosessene.

På spørsmål om **prisområde NO2** og tysk prisområde ville Utne ikke spekulere i tyske valg, men understreket at bedre **nord-sør-forbindelser** i Norge og mer produksjon i Europa vil dempe forskjeller over tid. Om tidsbruk og prosjektgjennomføring er målet å jobbe raskere, men Statnett må følge hørings- og konsesjonsløpene og være grundig – samtidig som kommuner og lokale aktører oppfordres til å bruke mulighetene i prosessene for å få gode, forankrede løsninger.

Kort oppsummert: Vestlandet får store nettløft de neste årene for å møte etterspørselen, sikre forsyningen og redusere prisforskjeller. Det blir kostbart og krevende – men nødvendig for å holde tritt med industriplaner og en mer vær- og vinddrevet europeisk kraftsektor.

Sak 6. Initiativ Vest v/ Kjetil Gillesvik

Kjetil Gillesvik, fra tankesmien Initiativ Vest, innledet med å sette Vestlandets utfordringer inn i en nasjonal sammenheng. Han pekte på hvordan demografiske endringer og politiske prioriteringer i økende grad flytter makt og ressurser mot Østlandet. Mens kommunene rundt Oslofjorden opplever sterk befolkningsvekst, viser framskrivninger fra SSB at store deler av Vestlandet går inn i en periode med stagnasjon. Utviklingen innebærer at både mennesker, kapital og beslutningskraft konsentreres rundt hovedstaden, og det gir tydelige utslag i fordelingen av samferdselsmidler.

Et tilbakeblikk på 12 år gamle nasjonale løfter illustrerer dette tydelig. Da stilte Stortinget seg bak to likeverdige satsinger: fergefri E39 langs Vestlandet og InterCity-utbyggingen på Østlandet. Begge prosjektene ble i utgangspunktet anslått til å koste rundt 130 mrd. kroner. I dag har InterCity fått mer enn 100 mrd. i statlige bevilgninger, mens E39 samlet sett har mottatt under 30. 40 prosent av midlene er gått til å bygge motorvei mellom Kristiansand og Lyngdal, mens store fjordkryssingsprosjekter er skjøvet langt ut i tid.

Ifølge Gillesvik er forklaringen sammensatt. På Østlandet har politiske og faglige miljøer stått samlet bak InterCity, mens Vestlandet har brukt mye energi på intern uenighet om trasevalg og prioriteringer. Resultatet har vært at landsdelen har fremstått splittet i møte med en koordinert sentralmakt. Han understreket at konsekvensene av denne utviklingen merkes i hverdagen. Den 800 kilometer lange strekningen fra Egersund til Kristiansund har en gjennomsnittshastighet på 53 km/t og tar 15 timer å kjøre. Reisetiden mellom de største vestlandsbyene er langt høyere enn på tilsvarende strekninger på Østlandet. Motorveiutbyggingen der gir betydelig bedre framkommelighet, mens Vestlandet fortsatt preges av ferger og omveier.

Initiativ Vest er etablert nettopp for å styrke landsdelens gjennomslagskraft. Tankesmien arbeider med tema som maktfordeling, transport og stedsutvikling, energi og næringsutvikling. Den driver både kunnskapsformidling og politisk bevisstgjøring, og arrangerer blant annet Vestlandsakademiet – et program for unge talenter fra politikk, akademia og næringsliv. Som eksempel på sitt arbeid trakk Gillesvik fram rapporten «Ble Vestlandet lurt? – Historien om InterCity og fergefri E39», lansert under Arendalsuka. Gjennomgangen viser at InterCity-prosjektet, til tross for enorme kostnadsoverskridelser og lav samfunnsnytte, har fått stabil og kraftig finansiering. Flere delstrekninger har hatt kostnadsøkninger på flere hundre prosent, samtidig som passasjerveksten er marginal. På Vestlandet har prosjekter som Hordfast og Møreaksen, med bedre samfunnsøkonomiske analyser, blitt skjøvet inn i en ny «utviklingsportefølje» i Nasjonal transportplan – en kategori mange vurderer som en utsettelse til etter 2037.

Gjennomgangen av pengebruken viser at forskjellen er markant. Mens InterCity alene mottok 13 mrd.

kroner i toppåret 2021, fikk hele E39 under 2 mrd. samme år. Samtidig er potten til store veiprosjekter redusert fra planlagte 14 mrd. (NTP 2018-2029) til 5,3 mrd. i 2025. Jernbanebevilgningene har derimot holdt seg på opprinnelig nivå.

I diskusjonen som fulgte ble det reist bekymring for hvordan svak infrastruktur også rammer nasjonal sikkerhet og beredskap. Forsvaret har nylig vurdert havnekapasiteten i regionen, og flere pekte på at veinettet representerer en barriere både for sivile og militære behov.

Gillesvik avrundet med å understreke at Vestlandet må finne en ny tilnærming. Å svekke hverandres prosjekter gir liten gevinst. Det avgjørende blir å opptre mer samlet, søke allianser på tvers av fylkesgrenser og arbeide for en større nasjonal ramme til vei og samferdsel i landsdelen. Han fremholdt at en ny «vestlandspakke» som inkluderer Hordfast, deler av E39 og tilhørende ringveier kan endre dynamikken. Skal Vestlandet lykkes med nødvendig omstilling i årene som kommer, kreves det infrastruktur på nivå med andre landsdeler.

Sak 7 Presentasjon av stortingsrepresentanter

Seks stortingsrepresentanter fra Rogaland og Hordaland deltok i møtet og presenterte seg for regionrådene.

Fra Rogaland stilte Margreth Hagerup (H), Jonas Andersen Sayed (KrF), Ruth Mariann Hop (Ap) og Solveig Vik (Ap). Fra Hordaland deltok Helge André Njåstad (Frp) og Stig Abrahamsen (Frp).

Representantene redegjorde kort for sin bakgrunn, sine roller på Stortinget og erfaringer fra tidligere politisk arbeid. Flere pekte på viktigheten av samarbeid mellom Rogalands- og Hordalandsbenkene, og på å ha en tydelig og samordnet stemme når saker fra Vestlandet skal løftes inn i nasjonale prosesser.

I diskusjonen deltok også fylkesvaraordførerne Svein Erik Indbjo (Frp, Rogaland) og Stian Davies (Ap, Vestland). Begge understreket betydningen av å stå sammen om et begrenset antall felles prioriteringer for å få gjennomslag. De pekte på at regionen ofte har vært for fragmentert, og at utholdenhet og koordinert innsats er nødvendig for å vinne fram mot sentrale myndigheter.

Flere av innleiderne trakk frem hvordan andre landsdeler, som Grenland og Trøndelag, opptre samlet når de møter Stortinget, og hvordan dette bidrar til økt gjennomslag. Medieoppmerksomhet og tilstedeværelse i hovedstaden ble også omtalt som viktige faktorer.

Det var bred enighet om at Vestlandet må prioritere tydeligere og løfte frem noen få store saker der hele landsdelen står bak. Infrastrukturprosjekter som E39 og Hordfast ble trukket frem som eksempler på prosjekter som krever en slik samlet innsats. I tillegg ble beredskap og nasjonal sikkerhet nevnt som viktige perspektiver som kan styrke argumentasjonen for investeringer på Vestlandet.

Debatten konkluderte med behovet for sterkere koordinering mellom stortingsbenker, fylkeskommuner, kommuner og næringsliv. Deltakerne pekte på at felles strategi, felles budskap og hyppigere samhandling i Oslo vil være avgjørende for å sikre at Vestlandet får en større andel av de nasjonale investeringene i årene som kommer.

