

## Protokoll

Felles rådsmøte mellom

### HAUGALANDSRÅDET og Sunnhordlandsrådet

---

**DATO:** torsdag 26. mars 2026

**TID:** 09.00 - 15.00

**STED:** Tysværtunet kulturhus

### TILSTADES

---

Til stades: Svein Ivar Indbjo, Renate Møgster Klepsvik, Ingeborg Skjøllingstad, Åsmund Sekse, Mette Heidi B. Ehrheim, Aud Gunn Løklingsholm, Egil Magne Våge, Tommy Rene Stordal, Leiv Arne Marhaug, Wenche Tislevoll, Andre M Haukaas, Jostein Førre, Sigurd Eikje, Nils Konrad Bua, Gustav Loge Fosse, Ole Bernt Thorbjørnsen, Vibeke Vikse Johnsen, Paul Lønning, Vegard Bjørnevik, Morten Helland, Monika Lindanger, Tora Myklebust, Torstein Nymoen, Sigmund Lier

Gjester: Henry Damman, Britt Helen Aasbø, John Fredrik Rongsvaag

### SAKSLISTE

---

#### 1. Velkommen

Ordfører i Tysvær, Monika Lindanger, ønske velkommen til fellesmøtet mellom Haugalandsrådet og Sunnhordlandsrådet. Ho peikte på verdien av å samla dei to råda til drøftingar om felles regionale utfordringar og moglegheiter, og understreka særleg kor viktig det er å stå samla i saker som krev langsiktig politisk påverknad og tett samarbeid på tvers av kommune- og fylkesgrenser. Møtet tok deretter utgangspunkt i agendaen i innkallinga.

#### 2. Tema samferdsel – korleis sikre lokale og regionale europavegprosjekt inn i neste NTP

Henry Damman frå Statens vegvesen gav ei brei orientering om rolla til etaten, status i arbeidet med aktuelle vegprosjekt og korleis prosessar fram mot neste Nasjonal transportplan fungerer. Han understreka at Statens vegvesen er fagleg premissleverandør og utgreiingsorgan, medan dei endelege prioriteringane blir gjorde politisk av regjering og Storting. Orienteringa gjorde det tydeleg at sjølv prosjekt som står sterkt fagleg, er avhengige av tydeleg og vedvarande politisk oppfølging for å bli realiserte. Han viste også til at strekninga Stavanger–Bergen blir vurdert som særskild viktig i vegvesenet, både ut frå trafikkgrunnlag, strategisk verdi og samfunnsnytte.

Damman peikte vidare på at arbeidet med neste NTP vil bli krevjande. Kravet om «meir for pengane» gjer at kostnadseffektivitet og prioritering får endå større vekt, samstundes som mål om trafikktryggleik, klima, effektivitet og betre kvardagsreiser ligg fast. Han minte om at store prosjekt i korridoren må konkurrere med prosjekt i heile landet, og at det derfor er avgjerande at regionen møter nasjonale

styresmakter med samordna bodskap, tydelege prioriteringar og god forståing for korleis prosessane verkar. Eit gjennomgåande poeng var at utviklingsporteføljen ikkje er statisk: prosjekt kan løftast dersom det kjem politiske signal og bestillingar, men då krevst det at regionen er synleg og held trykket oppe over tid.

Når det gjeld dei konkrete prosjekta, orienterte Damman om at **E39 Stord–Os** er kome langt i prosessen og nærmar seg utlegging av reguleringsplan. Han understreka at reguleringsplanen i praksis er prosjektet si «byggesøknad», og at dette er ein heilt sentral milepåle før eventuell realisering. Han var tydeleg på at dei overordna trasévala er avklarte gjennom tidlegare prosessar, og at det no er viktig å arbeide vidare med detaljar, kostnader og avbøtande tiltak framfor å opne grunnleggjande trasédiskusjonar på nytt. Han viste også til dei store reisetidsgevinstane prosjektet vil gi i den samla korridoren mellom Stavanger og Bergen.

Om **E39 Bokn–Bømlafjorden** sa Damman at dette er eit stort og langsiktig prosjekt, og eit av dei mest omfattande planarbeida som pågår. Han peikte på at prosjektet ikkje ligg inne i gjeldande NTP, men at omtale i tidlegare plandokument og statsbudsjett likevel har gitt grunnlag for å starte planarbeid. Han framheva at prosjektet har ein struktur som gjer det mogleg å dele opp strekninga i mindre etappar, noko som kan gi fleksibilitet dersom det kjem politiske prioriteringar som opnar for trinnvis utbygging. Samstundes understreka han at tidsperspektivet er langt.

For **E134 Bakka–Solheim** viste Damman til at dette illustrerer korleis prosjekt kan utvikle seg over tid, men også kor sårbare dei er dersom dei ikkje blir følgde opp politisk. Han omtalte **Bakka–Mo** som eit nytt delprosjekt i same område, og viste også til **Ølen–Mørkeli** som eit prosjekt for utbetring av dagens trasé. Bodskapen var at slike prosjekt må sjåast i samanheng, og at val på ei strekning kan påverke kva som seinare skjer på andre delar av systemet. Når det gjeld **Karmsund bru og E134 i Haugesundsområdet**, peikte han på at utfordringa må forståast i eit breiare perspektiv som omfattar heile sambandssystemet mot Husøy, Akسدal og resten av regionen, og at vidare utvikling vil vere avhengig av politiske initiativ og bestillingar.

I drøftinga etter innleiinga kom det fleire innlegg frå ordførarar og regionale politikarar. Eit tydeleg hovudspor var behovet for å stå samla og unngå omkampar som kan forseinke prosjekt som alt er komne langt. Etne-ordførar Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim viste til korleis Arna–Stanghelle vart løfta fram gjennom langsiktig og samordna innsats, og peikte på at regionen må lære av slike prosessar. Ho understreka samstundes at prosjekt ikkje må spelast ut mot kvarandre, og reiste spørsmål om kvar handlingsrommet ligg for å gjere justeringar i prosjekt utan å miste framdrift. Damman svarta at nye grunnleggjande omkampar i praksis vil koste tid og posisjon, og at det derfor er avgjerande å forstå kvar i løpet eit prosjekt faktisk er.

Fleire peikte vidare på at områda mellom Bergen og Stavanger lett hamnar i skuggen av storbyinteressene, og at det derfor er ekstra viktig å løfte fram korridoren som ein felles bu-, arbeids- og næringsregion. Bømlo-ordførar Morten Helland tok opp dette perspektivet, medan Monika Lindanger understreka at sørsida i større grad enn før verkar å vere med, men at regionen må klare å halde oppe trykket over tid. Varafylkesordførar i Rogaland Svein Erik Indbjo la vekt på at gevinstar i form av reisetid, pris, nytte og samfunnsverknader må synleggjerast betre dersom regionen skal få gjennomslag. Fitjar-ordførar Wenche Tislevoll minna om at Stord–Os tidlegare hadde eit sterkt regionalt momentum, og peikte indirekte på behovet for å hente fram att noko av denne krafta.

Karmøy-ordførar Leiv-Arne Marhaug løfta fram Karmsund bru som eit døme på at regionale samferdselsstrategiar også må romme lokale flaskehalsar med stor tyding for robustheit, beredskap og næringsliv. Bokn-ordførar Egil Magne Våge peikte på behovet for å sjå E134 meir heilskapleg, og åtvara mot stykkevis utvikling utan overordna perspektiv. Varaordførar i Sauda Paul Løyning framheva på si side kor viktig det er å arbeide systematisk mot nasjonale styresmakter og å byggje forståing lokalt for kvifor

regionen må arbeide med prosjekt som ligg langt fram i tid. Saudatunnelen vart òg nemnd som eit døme på ei langvarig utfordring som bør forståast i eit breiare regionalt transport- og beredskapsperspektiv.

I oppsummeringa understreka Damman særleg fire forhold: at regionen må unngå omkampar om grunnleggjande traséval, at ein må forstå kor langt prosjekta faktisk er komne i planløpet, at påverknadsarbeidet må vere kontinuerleg og ikkje berre knytt til NTP-rulleringar, og at den regionale argumentasjonen må vere samla og byggje på tryggleik, reisetid, beredskap, næringsutvikling og vekst. Han viste til Arna–Stanghelle som eit godt døme på korleis vedvarande og samordna politisk arbeid kan gi resultat. Drøftinga samla sett viste brei semje om at samferdsel er eit av dei viktigaste felles satsingsområda for dei to regionråda, og at det er behov for tydelegare koordinering av det vidare arbeidet.

### 3. Informasjon om nytt krisesenter i Aksdal

Dagleg leiar i Krisesenter Vest IKS, Britt Helen Aasbø, og samfunnsutviklingssjef i Tysvær kommune, John-Fredrik Rognsvaag, orienterte om planane for nytt krisesenter i Aksdal. Det vart gjort greie for at Krisesenter Vest IKS er eit interkommunalt selskap eigd av 16 kommunar, og at tilbodet er ein lovpålagd kommunal teneste for personar utsette for vald i nære relasjonar. Orienteringa synte tydeleg at dagens lokale ikkje er tilstrekkeleg eigna til formålet. Det vart særleg vist til manglande skjerming, avgrensa privatliv, små og lite funksjonelle areal og utilfredsstillande forhold både for brukarar og tilsette.

Aasbø gjorde det klart at utfordringa ikkje først og fremst handlar om vedlikehald eller overflater, men om at sjølve bygningsmassen er lite tenleg som krisesenter. Dette gjeld særleg for familiar med barn og andre brukarar i sårbare situasjonar, der behovet for tryggleik, verdigheit og skjerming er heilt grunnleggjande. Ho viste til at dei tilsette i dag held oppe eit godt tilbod gjennom stor innsats, men at lokala i seg sjølve ikkje svarar til dei behova tenesta skal dekke. Behovet for nytt bygg vart omtalt som tydeleg allereie frå 2018, og lokalisering i Aksdal vart vurdert som tenleg for eigarkommunane samla sett.

Det vart vidare gjort greie for at prosjektet har vore krevjande å realisere innanfor tilgjengelege økonomiske rammer. Kostnadsauke og prosjektomfang har gjort det nødvendig å redusere areal og justere enkelte funksjonar samanlikna med tidlegare planar. Samstundes vart det understreka at dei viktigaste omsyna ligg fast: bygget må sikre tryggleik, skjerming, privatliv og verdige rammer for brukarane. Det vart også vist til at behovet ikkje er blitt mindre over tid; tvert om opplever tenesta framleis press, og dagtilbodet vart trekt fram som ein veksande del av verksemda.

Rognsvaag orienterte deretter om Tysvær kommune sitt arbeid med å utvikle eit prosjekt som kan gjennomførast innanfor dei økonomiske rammene. Han viste til at kommunen har arbeidd aktivt med nye vurderingar og justeringar for å redusere kostnadene, mellom anna gjennom å velje ei rimelegare tomt i eit kommunalt utbyggingsområde og ved å ta ut eller redusere enkelte funksjonar. Han understreka at ambisjonen er å realisere prosjektet innanfor dei rammene som ligg føre, utan å kome tilbake til eigarkommunane med behov for vesentlege tilleggsøyvingar.

Det vart opplyst at anskaffinga er planlagd som totalentreprise med tydeleg kostnadsforplikting, nettopp for å styrkje kostnadskontroll og redusere risiko for overskridingar. Tre større entreprenørar hadde meldt interesse for prekvalifisering. Det planlagde bygget er på om lag 1500 m<sup>2</sup> bruttoareal og skal romme både butilbod og dagsenterfunksjonar. Det vart lagt vekt på at romløysingane skal gi betre standard, meir privatliv og større funksjonalitet enn i dagens bygg, og at intern seksjonering mellom anna skal ta omsyn til tryggleik, skjerming og fleksibilitet i drifta.

Vidare vart det understreka at prosjektet stiller store krav til sikkerheit og skjerming, samstundes som ein ønskjer å unngå at anlegget får eit institusjonelt eller fengselsliknande preg. Det er planlagt overbygd

parkering og skjerma uteområde, og det er også lagt opp til mogleg framtidig utviding dersom kommunane på eit seinare tidspunkt ønskjer fleire einingar eller eit utvida tilbod. Nærleik til andre kommunale funksjonar og areal kan dessutan gi praktiske synergjar. Målet er å velje entreprenør i mai 2026, og dersom prosessen går etter planen, er ambisjonen at nytt krisesenter skal stå ferdig hausten 2027.

I møtet vart det også reist spørsmål om finansiering og om moglege statlege investeringsordningar. Det vart peikt på at eventuelle framtidige ordningar bør omfatte prosjekt som alt er under planlegging eller i oppstartsfasen, men samstundes vart det understreka at prosjektet må planleggjast ut frå dei midlane som faktisk er tilgjengelege. Orienteringa viste samla at behovet for nytt krisesenter er godt dokumentert, og at prosjektet no er bearbeidd med sikte på realisering innanfor realistiske økonomiske rammer.

#### **4. Oppsummering NTP-prosess**

Det vart i forlenginga av samferdselsdelen gjort ei kort oppsummering av NTP-prosessen. Hovudintrykket frå samtalen var at dei to regionråda ser behov for eit meir systematisk og samordna påverknadsarbeid inn mot regionale og nasjonale styresmakter. Det vart peikt på at samferdselsarbeidet ikkje kan avgrensast til formelle høyringar eller periodar rett før ny NTP, men må vere kontinuerleg, kunnskapsbasert og koordinert. Særleg vart det understreka at regionen må vere tydeleg på kva prosjekt som er viktigast, kva gevinstar dei vil gi, og kvifor dei er avgjerande for utviklinga av ein felles bu-, arbeids- og næringsregion.

#### **5. Befaring tomt for nytt krisesenter**

Etter lunsj vart det gjennomført befarings til tomte for nytt krisesenter i Aksdal, i tråd med programmet i innkallinga. Befaringa gav deltakarane høve til å sjå lokaliseringa og få eit betre inntrykk av dei fysiske rammene for prosjektet. Dette bidrog til å konkretisere orienteringa som var gitt tidlegare på dagen, særleg når det gjaldt plassering, skjerming, tilkomst og moglegheitene for å utvikle eit bygg som både er trygt og funksjonelt.

#### **6. Vidare arbeid mellom Haugalandrådet og Sunnhordlandrådet**

Under saka om vidare arbeid mellom dei to råda tok møtet utgangspunkt i den prioriterte temalista for samarbeid og drøfta korleis samarbeidet kan utviklast vidare på ein meir systematisk og resultatorientert måte. Det kom tydeleg fram at det er brei vilje til å styrkje samarbeidet, men også at dette må vere målretta, nyttig og gi konkret verdi. Fleire peikte på at regionane i praksis utgjer ein felles bu-, arbeids- og industriregion, og at sentrale utviklingsspørsmål derfor må sjåast i samanheng, uavhengig av fylkesgrenser og administrative skilje.

Eit viktig tema var behovet for eit felles og truverdig kunnskapsgrunnlag om ringverknader og utviklingsmoglegheitene, særleg knytt til industri, kraft, samferdsel og regional utvikling. I drøftinga vart det peikt på at mykje kunnskap allereie finst, mellom anna gjennom data frå fylkeskommunane, tidlegare analysar og innspel frå næringslivet. Det vart derfor reist spørsmål om det viktigaste no er å samle, systematisere og oppdatere eksisterande materiale, heller enn å bestille omfattande nye konsulentutgreingar. Poenget var å få fram eit godt og anvendeleg grunnlag for vidare prioriteringar og felles strategiske val.

Kraft og energi vart løfta fram som eit heilt sentralt samarbeidsområde. Det vart vist til at begge regionane alt har ulike grupper og samarbeidskonstellasjonar på feltet, men at det ligg eit klart potensial i betre informasjonsdeling og meir samordna strategiske drøftingar. Utviklinga innan kraft, nett, batterikapasitet, småkraft, biogass og andre energiformer vart omtalt som så avgjerande for framtidig industriutvikling at

regionane ikkje kan vere passive. Det vart peikt på at ein må leite etter løysingar som kan gi handlingsrom for næringsutvikling også før større nasjonale eller regionale planar eventuelt kjem på plass.

Samferdsel vart også her trekt fram som eit grunnleggjande samarbeidsområde. Det var semje om at handlingsrommet i åra framover kan bli trongare, og at det derfor blir viktigare enn før å prioritere tydeleg og stå samla om dei prosjekta som har størst tyding for utviklinga i regionen. Samferdsel vart omtalt som heilt grunnleggjande både for næringsliv, busetjing, rekruttering og attraktivitet, og det vart understreka at påverknadsarbeidet må vere meir samordna enn i dag.

Reiseliv vart dessutan løfta tydeleg inn som eit nytt og viktig felles satsingsområde. Drøftinga viste brei semje om at reiseliv heng tett saman med attraktivitet, identitet og rekruttering. Samstundes vart det presisert at dette ikkje no handla om å vedta éi bestemt organisatorisk løysing eller eitt felles destinasjonsselskap. Snarare var budskapet at reiseliv skal vere del av det strategiske samarbeidet, og at destinasjonsselskapa og andre relevante aktørar bør inviterast inn i vidare dialog om moglegheiter og retning.

Når det gjeld arbeidsform, gjekk drøftinga i retning av at samarbeidet bør bli meir kontinuerleg mellom dei ordinære fellesmøta. Fleire tok til orde for å etablere mindre arbeidsgrupper på tvers av regionane innanfor dei viktigaste satsingsområda. Tanken er at desse gruppene kan arbeide meir operativt mellom møta, medan dei politiske møta i større grad blir brukte til prioritering, forankring og strategiske avklaringar. Det vart også peikt på at ikkje alle treng å vere med i alle samanhengar; nokre saker krev brei deltaking, medan andre bør handterast av færre personar med tydeleg mandat.

Arendalsuka vart kort drøfta som ein arena der dei to regionane bør halde fram med å vere til stades, men med endå tydelegare strategisk innretning. Det vart peikt på at verdien først og fremst ligg i nærvær, nettverksbygging, påverknad og tilgjenge til relevante arenaer, meir enn i å arrangere eigne store opplegg for kvar pris. Dei prioriterte felles sakene kan etter møtet sitt syn nyttast meir aktivt som utgangspunkt for synleggjering og påverknad i slike nasjonale møteplassar.

Den samla konklusjonen i drøftinga var at Haugalandet og Sunnhordland ønskjer å forsterke det strategiske samarbeidet om sentrale utviklingsspørsmål, særleg innan energi, samferdsel, rekruttering, ringverknader, beredskap/krisesenter og reiseliv. Samarbeidet skal vere praktisk og resultatorientert, med meir arbeid mellom møta og betre utnytting av felles kunnskap, nettverk og interesser. Det vart samstundes understreka at dette krev tid, realistiske prosessar og god forankring, og at arbeidet må vere fleksibelt slik at prioriteringane kan justerast etter kvart som saker blir løyste eller nye behov melder seg.

## 7. Avslutning

Møtet vart avslutta med ei felles forståing av at samferdsel, beredskap og regional utvikling krev tettare samarbeid mellom dei to råda i tida framover. Drøftingane gjennom dagen synte stor grad av samanfallande interesser og ei tydeleg vilje til å utvikle samarbeidet vidare i meir operative former. Med det vart fellesmøtet heva.