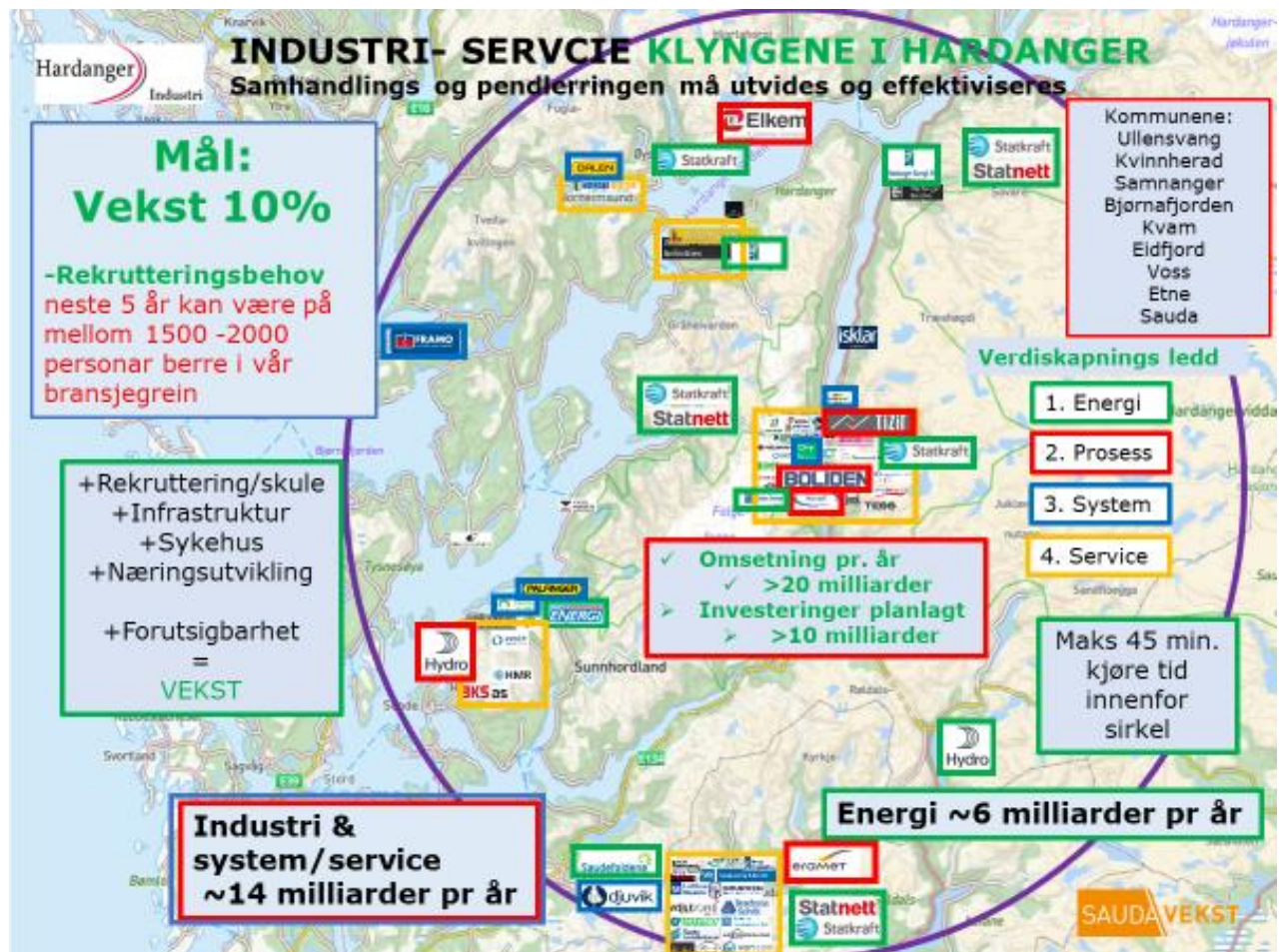


# Industri og næringsutvikling i Vestland fylke

Nå har det i lang tid vært heftige diskusjoner og svært kraftige uttrykk i debatten om Vestland fylkes innstilling til ny NTP. Man skulle tro at all industri og all næringsutvikling i Vestland foregår langs aksene Stord–Bergen–Voss, og at denne aksene har vært nedprioritert i samferdselsbevilgninger. Dette er langt fra sannheten. Utfordringen for myndighetene er at den totale prislappen for bare disse to prosjektene vil ligge en plass mellom 80 og 120 milliarder kroner, alt etter hva som er med og veistandard på traseene.

Vår region, Hardanger, har også betydelig industri og næringsvirksomhet, og vi har absolutt et akutt behov for bedre infrastruktur. Hvert år har vi en omsetning på over 20 milliarder kroner, og vi har planlagt investeringer på over 10 mrd. kr. Vi er helt sikker på at andre regioner som Nordhordland og hele tidligere Sogn og Fjordane har tilsvarende behov for bedre infrastruktur. Dette må innstillingen til Vestland gjenspeile.



Aktørene og lobbyistene bak Hordfast Midtre trasé som nå åpenbart har mistet tilliten til Fylkesrådmannen og fylkespolitikere i Vestland, og som dermed ikke lenger får viljen sin, kaller nedprioriteringen av sin versjon av Hordfast for en «skandale» og «et svik». De bruker enda saftigere glosor i sine usaklige angrep på Fylkesrådmann og det politiske flertallet i Vestland fylkeskommune.

For vår region tar turen til eller fra Bergen nesten tre timer. Ved bygging av fergefri «arm til Bergen» vil reisetiden bli redusert til rundt én time – altså en tredjedel. Dette prosjektet alene har en positiv samfunnsnytte på 14 mrd. kr. Det kan bygges med kjent teknologi og dermed sikre budsjetter for 16–17 mrd. kr. Samfunnsnyttene er dramatisk mye større når «armen» sees i en større sammenheng ...

Den egentlige skandalen er at de ovennevnte aktørene i 2013 klarte å få våre nasjonale styresmakter til å legge bort Norges mest samfunnsøkonomiske vei-prosjekt: E134 med fergefri «arm til Bergen». Dette prosjektet har nesten 25 milliarder kroner i positiv samfunnsnytte. I *Øst-Vest utredningen* anbefalte Statens vegvesen sterkt en KVV-utredning av dette prosjektet. Til tross for dette er Vegvesenet blitt nektet lov til å utrede prosjektet. I stedet ble det lagt i en skuff.

Det er også uhørt at vår Statsminister Erna Solberg går ut og forsøker å påvirke den politiske prosessen som nå pågår i Vestland med sin klare støtte til Hordfast midtre trasé. Men det er ikke overraskende for oss at hun gjør det – vi har dessverre noen av de samme erfaringene i Øst-Vest historikken.

I vår region skal du lete lenge etter «gul stripe» på noen av veiene – det er det sjeldne unntaket og ikke regelen. Ullensvang har flere raspunkter enn noen annen kommune i Norge. Tar vi med nabo-kommunene, er nok Hardanger regionen med flest raspunkter i Norge. Riksvei 13 som går gjennom Vestland og vår region inneholder et utall av raspunkter, og Rv13 mangler «gul stripe» store deler av veien.

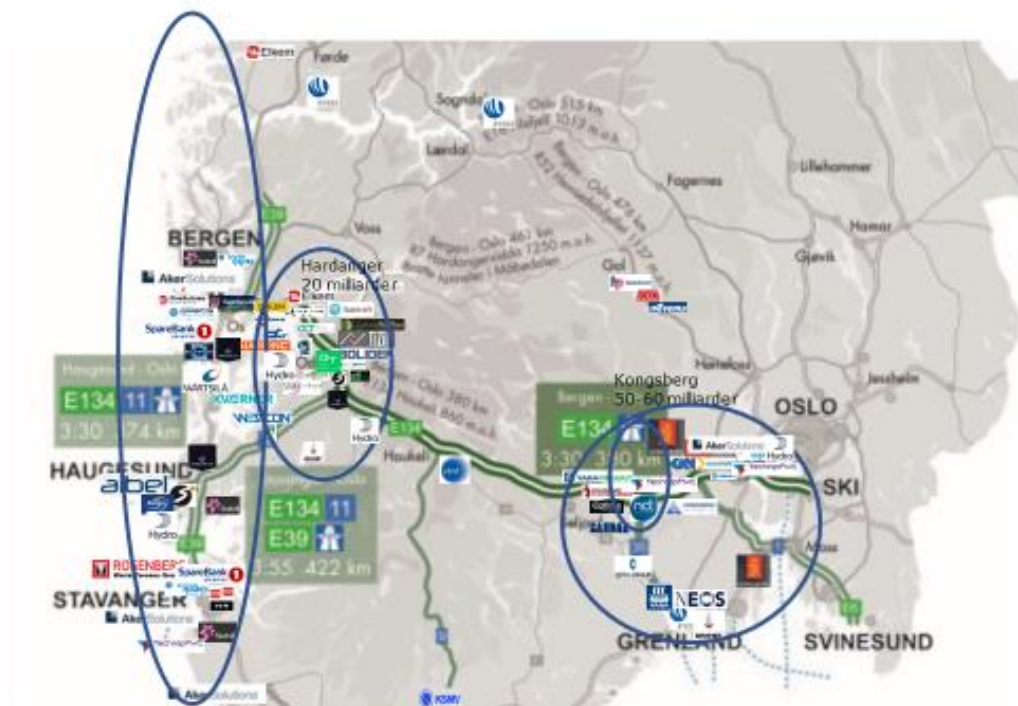
Vi er selvfølgelig svært glade for at E134 med tunneler på Haukeli nå ser ut til å bli prioritert og komme med i første periode i NTP. Vi tør minne om at dette prosjektet sikkert har Norgesrekord i å stå i andre periode i NTP (ofte kalt «ønskelisten») uten å bli prioritert ved neste rulling.

Dette kartet viser i klartekst hvor viktig E134 med «arm til Bergen» er for AS Norge.



## Energi, prosess og system industri

Samhandling øst - vest



Vi var derfor svært positive til fellesinnspillet fra Bjørnafjorden, Ullensvang, Samnanger, Kvam og Kvinnherad kommuner der de prioriterer E134 med «arm til Bergen» i kombinasjon med Hordfast Indre trasé. Dette er selvfølgelig en svært god løsning både for vår region og for Vestland fylkeskommune som helhet. Det vil utvikle Hardanger og Vestland som et felles samhandlings- og arbeidsmarked.

Vår klare anbefaling til våre politikere i Vestland fylkeskommune er å prioritere ras, sikre veier og «gul stripe».

I disse tider med lave oljepriser og Koronavirus er det påtvingende nødvendig for Norge å få mest mulig uttelling for skattebetalernes og bilistenes penger. Vi mener at E39 og E134 er viktige hovedårer; de vil binde Vestland sammen både langs Nord–Sør akse og Øst–Vest akse.

Det er imidlertid viktig å vurdere hvordan disse prosjektene best kan kobles sammen. Dette betyr at vi må være villig til å se nærmere på Hordfast, og hvorvidt Midtre eller Indre trasé er den beste helhetsløsningen sammen med E134 og «armen til Bergen».

Ingvald Torblå  
Styreleder  
Hardanger Industri AS