

**REFERAT****FRA MØTE I REGIONRÅDET 18. – 19. FEBRUAR 2016 PÅ ROGNAN**

---

<b>Til stede:</b>	Monika Sande	Beiarn
	Bjørnar Brændmo	Beiarn
	Ole Petter Nybakk	Beiarn
	Ida Pinnerød	Bodø (perm etter SR-sak 15/16)
	Grete Monica Fjærvoll	Bodø
	Anna Welle	Bodø (perm etter SR-sak 15/16)
	Jørn Stene	Fauske
	Geir Mikkelsen	Fauske
	Petter J. Pedersen	Gildeskål
	Svein Eggesvik	Gildeskål
	Helge Akerhaugen	Gildeskål
	Jan-Folke Sandnes	Hamarøy
	Bjørn Skog	Hamarøy
	Sigurd Stormo	Meløy
	Per Frøskeland	Meløy
	Hege Sørli	Meløy
	Rune Berg	Saltdal
	Anne Britt Sletteng	Saltdal
	Elisabeth Larsen	Saltdal
	Asle Schrøder	Steigen
	Fred Eliassen	Steigen
	Torben Marstrand	Steigen
	Lars Kr. H. Evjenth	Sørfold
	Anne Lise N. Arntzen	Sørfold
	Ørjan Higrav	Sørfold
<b>I tillegg møtte:</b>	Heidi Robertsen	Salten Regionråd
	Jens Kyed	Salten Regionråd
	Roger Solstad	IMDi under SR-sak 01/16
	Adelheid Kristiansen	Husbanken under SR-sak 01/16
	Linn Edvardsen	Husbanken under SR-sak 01/16
	Kjell Skjerve	Statens Vegvesen under SR-sak 02/16
	Bente Stjernholm	Bedriftskompetanse under SR-sak 15/16
	Morten Steffensen	Nordlandsmuseet under SR-sak 16/16
	Ann-Kristin Rønning Nilsen	Visit Bodø under SR-sak 17/16
	Egil Rian	Nærings- og fiskeridept. under SR-sak 17/16
	Kai-Erik Breivoll	Nordland fylkeskommune under SR-sak 17/16

Petter Jørgen Pedersen ledet møtet. Det var ingen merknader til innkalling og saksliste.

**SR-SAK 01/16 BOSETTING OG INTEGRERING AV FLYKTNINGER I SALTEN**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

Roger Solstad, IMDi, Adelheid Kristiansen, Husbanken og Beate Bye Strand fra Hamarøy kommune orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd tar saken til orientering.

**SR-SAK 02/16 INNSPILL TIL RTP NORDLAND 2019 - 2030**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016. Kjell Skjerve, Statens Vegvesen og Jens Kyed orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd viser til Salten strategier 2012 – 2016:

«Gode kommunikasjonsløsninger og en velutviklet infrastruktur er viktige forutsetninger for ei positiv utvikling av enkeltkommuner og regionen som helhet.

Kommunikasjonsløsningene og infrastrukturen skal både tilfredsstillende behovene til befolkningen og behovene til et konkurransedyktig arbeids- og næringsliv. Utvikling og tilrettelegging av bredbåndsløsninger, veger og ferjesamband, jernbane og havner er helt avgjørende for å kunne utvikle en moderne region. [...] Bodø er landsdelens viktigste kommunikasjonscenter for person- og godstransport, og er sammen med Fauske et knutepunkt for nasjonale transportlinjer både når det gjelder båt, bane, vei, ferje og fly. I hele regionen er det både store og små næringer samt viktige industrimiljøer som er store transportbrukere.»

Regionrådet skal arbeide for å «videreutvikle gode kommunikasjonsløsninger og moderne infrastruktur i regionen.»

Med bakgrunn i ovenstående har Salten Regionråd fattet følgende vedtak i forbindelse med arbeidet med regional transportplan Nordland 2019 – 2030:

**Fylkesvei-investeringer:**

Prosjektering	Gjennomføring
<b><u>2019 – 2022:</u></b>	<b><u>2019 – 2022:</u></b>
FV 812 – Tunnel mellom Hongdalen og Bue med oppgradering Bue (Alt. 3) samt opprustning av Sandura bru og Lakselv bru. FV 830 Finneid – Sulitjelma FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – øvre del) FV 812 – Tuv – Koddvåg FV 813 - Beiarn, (Beiarfjellet) nedre del (Alt. 1) FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – øvre del) FV 835 - Steigen FV 812 – Bru Vesterli (Erstatning for eksisterende bru nær kryss FV 812)	1. FV 17 – Ørnes – Glomfjord 2. FV 838 - Skauvoll – Sund 3. FV 835 - Steigen
<b><u>2023 – 2026:</u></b>	<b><u>2023 – 2026:</u></b>
FV 17 – Bru over Holandsfjorden (Meløy) FV 631 - Steigen	FV 812 – Tunnel mellom Hongdalen og Bue med oppgradering Bue (Alt. 3) samt opprustning av Sandura bru og Lakselv bru. FV 830 Finneid – Sulitjelma FV 834 Valvikdalen – Festvåg FV 812 – Tuv – Koddvåg FV 812 – Bru Vesterli (Erstatning for eksisterende bru nær kryss FV 812)

<u>2027 – 2030:</u>	<u>2027 – 2030:</u>
FV 813 – Beiarn øvre del – utbedring (Alt. 1) FV 812 – Saltdalslia nedre del – tunell	FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – øvre del) FV 813 - Beiarn, (Beiarfjellet) nedre del (Alt. 1) FV 17 – Bru over Holandsfjorden (Meløy) FV 631 i Steigen

**Rassikring:**

Salten Regionråd ønsker å følge anbefalingene til Statens Vegvesen.

**Jernbane:**

Utbedring og fornying av Nordlandsbanen/Saltenpendelen

1. ERTMS (togstyringssystem)
2. Nye kryssingsspor (Støver, Valnesfjord og Setså samt Sukkertoppen på Saltfjellet)
3. Utvidelser og utbedringer på godsterminalen i Fauske
4. Utbedringer på godsterminalen i Bodø (sammenkopling med havn)
5. Elektrifisering
6. Økt vedlikehold og oppgradering av linje
7. Sidespor til Sørfold havn og realisering av Nord-Norgebanen
8. Enkelte avganger på Saltenpendelen til og fra Røklund

**Lufthavn:**

Eksisterende rullebane på Bodø lufthavn er i ferd med å gå i oppløsning og har kun kort levetid igjen.

- Ny rullebane forskjøvet et par km mot sør-vest

**Ferge:**

1. Mindre lokale fergesamband må få økt kapasitet, hastighet og forutsigbarhet (Gildeskål og Meløy)
2. Skutvikferga – helårssamband
3. Forlengelse av kystveien FV 17 (Fergesamband mellom Festvåg og Langenesvik i Steigen – sammenheng med opprustning av FV 631)

**Hurtigbåt:**

- Prioritere pendlere
- Pendlerrute mellom Steigen og Bodø – gjøre dagpendling til og fra jobb mulig (ny)
- Beholde eksisterende pendlerbåter

**Havn – farled:**

- Styrking av Bodø havn sin rolle som intermodal terminal
- Gjenopprettelse av Nord-Norge linja
- Videreutvikling av kaier/havner knyttet til industriell virksomhet.

**Arbeidsgruppe vei**

- Salten Regionråd etablerer en egen arbeidsgruppe som skal jobbe aktivt opp i mot fylkesting, storting og regjering med det formål å fremme satsing på utbygging og utbedring av både fylkesveier og riksveier i Salten. Arbeidsgruppen skal i tillegg til sekretariatsleder og prosjektleder for samferdsel bestå av følgende to politikere:

Petter Jørgen Pedersen  
Grethe Monica Fjærvoll

**Omklassifisering av FV 17**

- Salten Regionråd ønsker en vurdering av framtidig status for FV 17.

**SR-SAK 03/16 REFERAT FRA FORRIGE MØTE**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

**Enstemmig vedtak:**

Referat fra møte i Salten Regionråd 19. – 20. november 2015 godkjennes.

**SR-SAK 04/16 ORIENTERINGER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

a. *Orientering fra sekretariatet:*

1. *Høringsuttalelse – regionale konsekvenser av endret lufthavnstruktur på Helgeland*
2. *Skilting av krigsminner*
3. *Møte med Nordlandsbenken*
4. *Aktivitetsskalender for Nord-Norges Europakontor*
5. *Vedtaksendringer for Jernbaneforum Nord*
6. *Distribusjon av saksdokumenter AU*

*Tiltakene under regionrådet:*

*Salten Kultursamarbeid*

*Salten Friluftsråd*

*Felles Ansvar i Salten*

b. *Rådmannsutvalget orienterte om*

1. *Erfaringsutveksling i rådmannsgruppa*
2. *Kommunereformen*
3. *Møte med KLP – hva skjer når kommuner med ulike pensjonskasser slår seg sammen*
4. *Representasjon i utvalg, bl.a. OSO*
5. *Saltenstrategier – flere av rådmennene ønsker å delta i arbeidsgruppe*
6. *Rus/psykiatri – Lena Breivik er engasjert som prosjektleder. Kommunene må melde inn sine representanter til prosjektgruppe*
7. *Eierstrategier – kommunene er snart i mål med 2. gangs behandling*
8. *3-årig næringsutviklingsprosjekt under byregionprosjektet. Skal jobbe med strategiplaner for havbruk, mineral og natur-/ kulturbasert reiseliv.*
9. *Kommunene er invitert til å delta i beredskapsøvelse i Bodø*

**SR-SAK 05/16 OPPFØLGING AV PARTNERSKAPSAVTALE MED NORD-NORGES EUROPAKONTOR**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

**Enstemmig vedtak:**

1. *Salten Regionråd forlenger partnerskapsavtalen med Nord-Norges Europakontor i Brussel for perioden 1.7.2016– 30.06.2018.*
2. *Bestillingen evalueres i regionrådets møte i februar 2017. I februar 2018 tas det stilling til om partnerskapsavtalen skal forlenges.*
3. *Kontingent for ny periode finansieres på følgende måte pr. år:*

<b>Kontingent</b>	<b>250 000</b>
<b>Finansiering</b>	
Salten Regionråd	100 000
Beiarn	16 667
Bodø	16 667
Hamarøy	16 667
Fauske	16 667
Gildeskål	16 667
Meløy	16 667
Saltdal	16 667
Steigen	16 667
Sørfold	16 667
<b>SUM</b>	<b>250 003</b>

Salten Regionråd sin andel med 100 000 kroner pr. år i avtaleperioden belastes AUs disposisjonsfond.

- Arbeidsutvalget fungerer som prosjektgruppe for partnerskapsavtalen, og gis fullmakt til å følge opp mot Europakontoret på vegne av Salten Regionråd.
- Næringsnettverket er kontaktpersoner for kommunene opp mot Regionrådet og Nord-Norges Europakontor.

## **SR-SAK 06/16 HØRINGSUTTALELSE - REGIONAL PLANSTRATEGI FOR NORDLAND 2016 - 2020**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

### **Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd registrerer at Nordland fylkeskommune har gjort et grundig arbeid med forbedelse av regional planstrategi for Nordland 2016 - 2020, og ser frem til gjennomføringen av strategien.

Salten Regionråd er i hovedsak enig i, og positiv til de vurderinger og prioriteringer som er gjort, men vil komme med følgende kommentarer:

#### **1. Regional utvikling i Nordland**

Bodø er fylkeshovedstaden i Nordland, og har en rekke offentlige og private funksjoner, universitet mv. Det er derfor viktig at den regionale politikken understøtter Bodø sin rolle som fylkes-senter, universitetsby og motor i nordområdesatsingen.

#### **2. Demografi og samfunnsutvikling**

Over halvparten av Nordlands befolkning bor utenom byer og tettsteder. Det er derfor viktig at dette omtales i planstrategien, og at en også legger opp til strategier og en retorikk som understøtter livet og bærekraften for småsamfunn.

Salten Regionråd er positiv til at "Tilflyttingsstrategi" skal rulleres i planperioden. I den forbindelse er det også viktig å ha fokus på migrasjon og flyktninge-situasjonen i planarbeidet.

### 3. Levekår, helse og levevaner

Kommunene i Salten har de senere år hatt økende fokus på folkehelseutfordringene, både internt mot egne medarbeidere og ut mot innbyggerne. Fylkeskommunale planer er viktig for understøttelse av dette arbeidet og for samordning av folkehelsearbeidet mellom kommunene.

Salten Regionråd er derfor tilfreds med at folkehelse og friluftsliv har fått en sentral plass i planprogrammet og at betydningen av begge disse er vektlagt. Salten Regionråd er svært fornøyd med at arbeidet med helsefremmende barnehager og skoler, er spesielt vektlagt i planstrategien.

Aktiv transport er ikke omtalt i planstrategien. Både av areal-, folkehelse- og klimahensyn, bør dette få en sentral plass i kapitlet om Levekår, helse og levevaner, men er også relevant i kapitlene Areal og infrastruktur, natur- og friluftsområder og Samferdsel. Det bør også omtales i kapitlet om Utdanning og forskning. Vaner legges tidlig og det er viktig at aktiv transport blir en premisse i arbeidet med skolestruktur og utdanning i barnehage, grunnskole og videregående skole.

### 4. Miljø og bærekraftig utvikling

Salten er rik på naturressurser, og det er viktig at bruken av ressursene er bærekraftig i et langsiktig perspektiv. Salten Regionråd er derfor tilfreds med at Nordland fylkeskommune tar et overordnet ansvar for planlegging innenfor dette området.

### 5. Areal og infrastruktur, natur- og friluftsområder

Salten Regionråd er positiv til at "Bredbåndstrategien" skal rulleres i 2016 og at Nordland fylkeskommune tar ansvar for å bidra til å sikre digital infrastruktur og mobildekning i distriktene.

Nordland fylkeskommune er det første fylket i Norge som har gjennomført kartlegging og verdsetting av friluftsområder i hele fylket i samarbeid med kommunene. Dette er en stor og viktig jobb som gjør at friluftsliv i mye større grad enn tidligere kan vurderes på en kunnskapsbasert måte i arealsaker. Det er viktig at fylkeskommunen tar dette arbeidet aktivt i bruk og som regional planmyndighet og påser at kartleggingen blir brukt i alle relevante arealsaker. I tillegg er det avgjørende for nytteverdien av kartleggingen i framtiden at fylkeskommunen krever at kommunene oppdaterer sine kartlegginger i forbindelse med deres arealplanarbeid. Dette kan for eksempel skje ved at fylkeskommunen krever at revisjon av kartleggingen skal vurderes i kommunenes planstrategier. Et slikt grep vil sikre at verdien av friluftslivskartleggingen blir varig og at revisjonen tilpasses endringstakten i de enkelte kommunene.

Salten Regionråd er kjent med at Nordland fylkeskommune i planperioden vil starte opp arbeidet med turruteregister. Dette er et viktig arbeid både for å sikre bedre vern av turrutene, sikre bedre grunnlag for et aktivt liv i bostedsnære områder, bedre tilrettelegging og fokus på den viktigste fritidsaktiviteten i fylket, aktiv transport og reiselivsutvikling. Dette bør beskrives som et viktig strategisk grep og som en prioritert planoppgave i perioden.

### 6. Næring

En sterk regional næringsutvikling er viktig for videre vekst i Nordland. Næringsnettverket i Salten har reorganisert seg med Bodø kommune i lederrollen. Det er spesielt fokus på byregionprogrammets fase II der økt satsning på havbruk, mineral og kultur/ naturbasert reiseliv er satsningsområder. Målet er en fremtidsrettet utvikling av disse næringene i Salten og utvikling av byen Bodø som service-, forsknings-, og logistikknutepunkt for disse næringene. På den måten kan det utvikles nye arbeidsplasser både i distriktene og i byene.

Næringsnettverket i Salten kan være en nyttig samarbeidspart og bidragsyter til fylkeskommunens planprosesser innenfor dette fagområdet.

Salten Regionråd tok i 2013 initiativ til å starte en prosess som skal bidra til en fremtidsrettet og bærekraftig organisering og fellesgodefinansiering for reiselivet i Salten. Forslag til en fullverdig organisering og fellesgodefinansieringer for Salten legges frem for regionrådet i februar 2016. Det vil derfor være interessant å følge Nordland fylkeskommunes rullering av strategi for reiseliv- og opplevelsesnæringa, idet prosessen er tuftet på denne.

Salten er rik på mineraler, og Salten Regionråd har tidligere engasjert seg i mineralnæringen bl.a. gjennom kartlegging av forekomster, og støtte til prosjekt fra regionalt næringsfond. For

mange kommuner har det vært vanskelig å få på plass de planer som må til for at utvinning kan skje. Kommunene sitter her på erfaringer som kan være nyttige i arbeidet med en ny mineralstrategi for Nord-Norge.

### 7. Utdanning og forskning

Det er behov for å forsterke arbeidet med kompetanseutvikling i arbeidslivet også for å tilrettelegge for opplæring i samsvar med behovet. Dette gjelder både kortere kurs og utdanning innen videregående opplæring, fagskole og høyere utdanning.

Voksne har behov for et tilrettelagt og desentralisert tilbud der man kan kombinere utdanning med arbeid. Strategier for hvilke utdanningstilbud som skal tilbys hvor er et viktig felt. Forutsigbarhet for dem som starter på et utdanningsløp er her et nøkkelord.

Salten Regionråd stiller seg bak planer og tiltak som understøtter målet om at en større del av ungdomskullene fullfører videregående opplæring. Kommunene i Salten ønsker å samarbeide med Nordland fylkeskommune om dette.

### 8. Kultur

Salten Regionråd er fornøyd med at det igangsettes planarbeid innenfor flere kulturområder. Som et av to interkommunale kultursamarbeid i Nordland, vil gjerne Salten Kultursamarbeid bli involvert i utformingen av Nordland fylkes nye kulturstrategi.

### 9. Samferdsel

Nasjonale føringer for miljø og utslipp, er viktige ledetråder når det arbeides med transport og samferdsel. Salten Regionråd mener derfor at Nordland i planperioden må bevege seg i retning av null-utslippssamfunnet innen transportområdet. I lys av Paris-avtalen er det ønskelig med et infrastruktur-prosjekt som forener klima- og miljømål, nyttekjøring som ivaretar forutsigbar transport for vekst i reiselivsnæringen og kollektivtrafikkbehov for lokalbefolkningen.

Når det gjelder jernbane, mener Salten Regionråd at infrastrukturen må styrkes med flere lange kryssningsspor på Nordlandsbanen. I tillegg må det bygges tre korte kryssningsspor på strekningen Rognan – Bodø slik at en framtidig økt satsing på lokaltog i Salten lar seg gjennomføre. Videre må det bygges dobbeltspor på Ofotbanen. Begge banestrekningene er en del av en intermodal transportløsning, hvor bane er samordnet med vei- og sjøtransport og inngår i EUs TEN-T nettverk.

Dette vil kreve planmessig utvikling av havner og godsterminaler til gode logistikknutepunkt. Gods fraktet på bane er i utgangspunktet en bærekraftig transportløsning. Ofotbanen er elektrifisert og utgjør derfor et miljøvennlig transportalternativ. Togene på Nordlandsbanen blir i dag drevet av diesellokomotiv, og vil kreve nytenkning og endringer for å tilfredsstille miljøkravet. Salten Regionråd ønsker at det jobbes for å etablere sidespor til Sørfold Havn og realisering av Nord-Norgebanen.

Nordlandsbanen må elektrifiseres snarest for å gi et fullverdig og sømløst og ikke minst miljøriktig transporttilbud for gods på bane mellom Nord-Norge, resten av landet og Europa for øvrig. I tillegg til rask innføring av det automatiske togstyringssystemet ERTMS, vil elektrifisering av Nordlandsbanen sikre at også denne banestrekningen tilfredsstiller kravene EU setter til TEN-T nettverket. Samtidig vil hastigheten gå opp og kjøretiden for tog reduseres.

Samferdsel i Nordland har krav til rammereduksjon i kommende planperiode. For å imøtekomme krav om besparelse er det nødvendig med strukturelle endringer.

Som et ledd i dette bør en bedre samordning og korrespondanse mellom tog og busstilbud etterstrebes der det er mulig. En felles reisebillett og et felles takstsystem for tog, båt og buss bør realiseres snarest i Nordland. Dette kan gi synergier i form av økt etterspørsel etter kollektivreisen og flere reisende. Dette ble også spilt inn i høring til planprogram regional transportplan Nordland 2017-2028.

**SR-SAK 07/16 HØRINGSINNSPILL – ENDRING AV SÆRAVGIFTSFORSKRIFTEN - FLYPASSASJERAVGIFT**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd er ikke høringsinstans men ønsker likevel som berørt part i saken, som vertskap til Bodø lufthavn, å komme med innspill til høringen om innføring av en flypassasjeravgift.

Salten Regionråd er sterkt i mot at det innføres en flypassasjeravgift. Slik avgiften er utformet og foreslått innført vil den slå ut svært ulikt for ulike passasjergrupper. Den foreslåtte avgiften vil ramme de som ikke har noe annet transportalternativ spesielt hardt. Dersom flypassasjeravgiften innføres, vil denne ramme næringsliv og bosetting i distriktene i Nord-Norge uforholdsmessig kraftig.

Salten Regionråd er av den oppfatning at før Staten innfører nye miljøavgifter på transport, må Staten sørge for å etablere miljømessig gode transportalternativer også i Nord-Norge. I dag finnes det ingen gode og miljømessig riktige transportalternativer i Nord-Norge og heller ingen planer for dette. Flytrafikken på kortbanenettet er ofte eneste reelle reisealternativ.

Bodø lufthavn er Norges største transittlufthavn for innenriks flygninger etter Gardermoen. Det store flertallet av flygninger som innebærer transitt via Bodø lufthavn foretas av luftfartøy med færre enn 40 seter som trafikkerer kortbanenettet i Nord-Norge. Mange av disse rutene er såkalte FOT-ruter hvor Staten kjøper transporttjenester – men langt fra alle.

Salten Regionråd registrerer at det foreslås at reisende som er i transitt mellom to samarbeidende flyselskap, vil slippe å betale avgift mer enn en gang. Samtidig registrerer vi at reisende som flyr på såkalte FOT-ruter vil slippe å betale avgift i det store og hele da denne blir rekompensert selskapet som flyr på FOT-ruten av Staten. Det er med andre ord kun kommersielle flygninger som får ilagt avgift. Samtidig er det slik at en forutsetning for at et flybytte skal regnes som transitt, er at flybyttet skjer på samme billett med samme eller samarbeidende flyselskap. Dersom man bytter fly under reisen og samtidig bytter flyselskap og de to selskapene ikke har noen form for samarbeid, vil dette ikke regnes som transitt og man ilegges i praksis avgift også på fortsettelsesreisen.

Salten Regionråd mener innføring av en flypassasjeravgift vil ramme næringsliv og bosetting i Nord-Norge uforholdsmessig hardt, og av den grunn kan vi ikke støtte forslaget. Grunnet enorme avstander og manglende reelle transportalternativer\*, er flytransport i hovedregelen eneste reelle transportalternativ så vel internt i regionen som ut av regionen til andre deler av landet og til utlandet.

Ved å pålegge de reisende denne flypassasjeravgiften, vil avstandsurempene i Nord-Norge ytterligere forsterkes og konkurransekraften til næringslivet ytterligere svekkes i en tid hvor store deler av landet ser mot nord for å kunne sikre nasjonen framtidig verdiskapning og utvikling.

(\*Stortinget vedtok senest i 1992 ikke å forlenge jernbanen videre nordover fra Fauske via Narvik til Tromsø. Nordlandsbanen har ikke vært modernisert siden åpningen av sidesporet til Bodø i 1962 og er fremdeles dieseldrevet, umoderne og svært lite tidseffektiv og kjennetegnes av forsinkelser og dårlig regularitet).

Salten Regionråd ønsker videre å påpeke at slik avgiftsregimet er foreslått utformet, vil dette slå ekstra uheldig ut for gruppen av passasjerer som reiser over Bodø lufthavn i transitt i en eller annen form:

1. Passasjerer som starter reisen med en flyvning der staten kjøper transporttjenester (FOT-rute) vil i det store og hele slippe å betale avgift på sin billett for hele reisen, enten denne avsluttes i Bodø eller fortsetter videre med et samarbeidende flyselskap. Dette da Staten kompenserer avgiften på FOT-ruten og man ikke betaler avgift en gang til om man fortsetter reisen med et samarbeidende flyselskap.
2. Passasjerer som starter reisen med en flyvning på en FOT-rute, men så bytter i Bodø til et ikke samarbeidende flyselskap, vil likevel måtte betale avgift på reisen videre ut fra Bodø lufthavn.



3. Passasjerer som flyr på en kommersiell rute fra en kortbaneflyplass (fly med under 40 seter) og bytter fly på Bodø lufthavn til et samarbeidende flyselskap vil betale avgift en gang, altså på den første strekningen, men ikke for flygningen videre ut fra Bodø lufthavn.
4. Passasjerer som flyr på en kommersiell rute fra en kortbaneflyplass (fly med under 40 seter) og bytter på Bodø lufthavn til et ikke samarbeidende flyselskap vil måtte betale avgift to ganger – både på flygningen til Bodø lufthavn og på grunn av bytte til flyselskap uten samarbeidsavtale med foregående flyselskap, må de også betale avgift på flygningen ut av Bodø lufthavn.
5. Passasjerer som starter sin reise fra Bodø lufthavn og flyr på en FOT-rute vil ikke ilegges avgift.
6. Alle øvrige passasjerer som starter sin reise fra Bodø lufthavn og flyr på kommersielle ruter vil ilegges avgift.

I tillegg til at dette systemet blir rotete og krevende å administrere, frykter Salten regionråd at avgiften vil virke konkurransevridende og dermed være i direkte strid med EØS-regelverket og EUs statsstøtteregulering. Enkelte passasjergrupper vil i det store og hele unntas fra å betale avgift grunnet at de starter reisen sin på en FOT-rute, mens andre grupper passasjerer vil få dobbel avgift fordi de bytter flyselskap når de går fra en kommersiell rute på kortbanenettet til en flyvning med et ikke samarbeidende flyselskap på det ordinære flyrutenettet (jfr. argumentasjonen over). En slik konkurransevridning mener Salten regionråd vil kunne tolkes til å være i strid med EØS-regelverket. Dette da ordningen vil favorisere reiser som gjøres der transitt foretas mellom samarbeidende flyselskaper.

Videre frykter Salten Regionråd at avgiften også vil få negativ effekt for Bodø lufthavn som en knutepunktslufthavn. Dette da det spesielt er grunn for å frykte for fremtiden til de kommersielle rutene til kortbaneflyplassene. Innføringen av avgiften vil kunne føre til svikt i passasjergrunnlaget på de kommersielle rutene og ditto nedleggelse av disse. Videre mener Salten regionråd at det må kunne antas at antallet kommersielle flyvninger med store passasjerrute-fly til og fra Bodø lufthavn kan komme til å bli berørt.

Salten Regionråd mener derfor at denne avgiften ikke må innføres. Dersom den likevel innføres må flygninger internt i Nord-Norge og til og fra Nord-Norge unntas fra avgiften da det ikke finnes reelle alternativer til lufttransport i regionen.

Med bakgrunn i ovenstående oppfordrer Salten Regionråd myndighetene til å gjøre følgende endringer i regelverket. (Forslag til endring i tekst er ikke i kursiv og understreket, forslag til tekst som skal fjernes er gjennomstreket):

Kapittel 3-22 Flypassasjeravgift

§3-22 Saklig virkeområde

1. Avgiftsplikten omfatter ervervsmessig flygning av passasjerer fra norske lufthavner, unntatt flygninger på kortbanenettet, flygninger internt i Nord-Norge og flygninger til og fra Nord-Norge, fra kontinentalsokkelen og fra lufthavner på Svalbard og Jan Mayen.
2. Som foreslått.
3. Som foreslått.
4. Avgiftsplikten omfatter ikke luftfartøy som er godkjent for befordring av ~~ti passasjerer eller mindre~~ 40 – førti – passasjerer eller mindre.

Til de øvrige punktene i forskriften har Salten Regionråd ingen innvendinger.

**SR-SAK 08/16    INNSPILL – KONKURRANSEUTSETTING AV PERSONTRAFIKKTJENESTER PÅ NORDLANDSBANEN**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

Jørn Stene kom med følgende forslag:

Regionrådet vil fraråde å konkurranseutsette persontrafikkjenesten på Nordlandsbanen.

Forslaget ble trukket uten realitetsbehandling.

Lars Kr. H. Evjenth kom med følgende følgende forslag til nytt 4. avsnitt i innledningen:

*I forbindelse med prosessen med å konkurranseutsette persontrafikken på Nordlandsbanen, vil ikke Salten Regionråd ta stilling til det prinsipielle ved å konkurranseutsette persontrafikken. Uavhengig av modell for drift av Nordlandsbanen, mener Salten Regionråd at følgende må iverksettes:*

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

### **Enstemmig vedtak:**

*Salten er en region i sterk utvikling og ikke minst er aksene Bodø, Fauske, Saltdal en viktig BAS-region der jernbanen spiller en viktig rolle. Jernbanen danner i denne aksene en naturlig rygggrad for utvikling av gode offentlige persontrafiktjenester.*

*For befolkningen i Salten og for Salten Regionråd er det viktig at konkurranseutsetting av persontrafiktjenestene på Nordlandsbanen ikke medfører en forringelse av dagens togtilbud men snarere medfører en forbedring.*

*I tillegg er miljøaspektet viktig. Derfor må det legges til rette for at også Nordlandsbanen kan ta del i arbeidet som nå gjøres med tanke på det grønne skiftet. Med andre ord må Nordlandsbanen snarest gjøres grønnere ved at man går vekk fra diesel-drift og heller faser inn mer miljøriktig teknologi, fortrinnsvis elektrifisering.*

*I forbindelse med prosessen med å konkurranseutsette persontrafikken på Nordlandsbanen, vil ikke Salten Regionråd ta stilling til det prinsipielle ved å konkurranseutsette persontrafikken. Uavhengig av modell for drift av Nordlandsbanen, mener Salten Regionråd at følgende må iverksettes:*

- 1. Det må bli flere avganger på kveld og i helg samt større kapasitet på det enkelte togsett som kjøres på lokaltogstrekningen i Salten. (Det kjøres i dag doble vognsett på en morgenavgang og en ettermiddagsavgang på lokaltog i Salten, men det er behov for økt kapasitet på ytterligere en ettermiddagsavgang samt på samtlige avganger som trafikkerer mellom Bodø og Mosjøen).*
- 2. Det bør åpnes en mulighet for å kunne tilby timesavganger på strekningen Saltenpendelen mellom Bodø og Rognan, samt mulighet for at enkelte avganger går til Røkkland.*
- 3. Det bør være et krav at det innføres billettsamarbeid med Nordland fylkeskommune for lokaltogstrekningene samt evt. for internreiser i Nordland med tog.*
- 4. Salten Regionråd oppfordrer til at det vurderes å opprette et gjennomgående natt- og evt. også dagtogtilbud fra/til Oslo/Bodø. (Det vil være mulig å starte en reise i Bodø kl. 17 om ettermiddagen og ankomme Oslo kl. 08 neste morgen og vice versa).*
- 5. Regiontoget som i dag går mellom Bodø og Mosjøen bør forlenges til å gå helt til Steinkjer med mulighet for overgang til lokaltog mot Trondheim. Det gir i praksis ett ekstra dagtogtilbud til Trondheim.*
- 6. Det må være fleksibilitet i kontrakten slik at tilbudet vil kunne oppgraderes/justeres/forbedres ilt. anbudsperioden. F.eks. i form av nye/flere avganger om behovet skulle melde seg. (Lengden på anbudsperioden er avgjørende for kontraktsformen. Er perioden 4-5 år er det mindre behov for fleksibilitet enn om det er snakk om 10-15 år eller mer).*
- 7. Standard på materiell: Materiellet som transporttilbyder bruker bør ikke være dårligere enn i dag. Arktisk klima og store avstander setter større krav til materiellets beskaffenhet. Kravet til miljø tilsier at det er behov for en kraftig opprustning og modernisering av jernbanemateriellet.*

8. *Hastighet: Togene må ikke gå saktere enn i dag - heller raskere om mulig. Dagtog til Trondheim med krenagemekanisme (Flirt) bør være standard. (Det finnes hybridløsninger på markedet i dag av denne togmodellen som kan være aktuelle).*
9. *Det grønne skiftet: Togene bør kjøre på teknologi som er miljøvennlig. Krav om miljøriktige drivstoff i kombinasjon med at Staten legger til rette for dette i form av tilrettelagt og modernisert infrastruktur på og langs jernbanesporet bør inngå i anbudskravet.*
10. *Tettere samarbeid mellom fylke og jernbaneoperatør om utarbeidelse av ruteplaner mm bør være et krav. Det vil muliggjøre matebusser til jernbaneknutepunkter og bedre samordning av rutetilbudet i distriktene samt ditto korrespondanse og overgangsmuligheter mellom buss/tog og evt. båt.*
11. *Modernisering av banelegemet: Langt flere og lange nok krysningsspor, automatisering av Nordlandsbanen og infrastruktur må raskt komme på plass langs hele Nordlandsbanen. I Salten er det i tillegg behov for flere kortere krysningsspor for å kunne tilrettelegge for et bedre lokaltogtilbud med hyppigere frekvens.*
12. *Det er et stigende ønske i Nord-Norge om at det arbeides langsiktig for en forlengelse av en moderne Nordlandsbane nordover til Tromsø samt en sammenknytning med Ofotbanen. Konkurransesettingen må ikke bidra til å sementere dagens strukturer og i praksis bli til et hinder for at utredning og utbygging av jernbane nordover kan finne sted.*
13. *Innføring av miljøavgifter/flyskatter må ses i sammenheng med et betydelig økt fokus og økt innsats for å modernisere og optimalisere jernbaneinfrastrukturen - ikke minst for Nordlandsbanens vedkommende. En konkret tidsplan må på plass for dette arbeidet og elektrifisering av Nordlandsbanen må inn i NTP.*

## **SR-SAK 09/16 HØRINGSUTTALELSE – INNRETNING AV HAVBRUKSFONDET**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

### **Enstemmig vedtak:**

Viser til høringsbrev fra Nærings- og fiskeridepartementet 10. desember 2015 med forslag til innretning på havbruksfondet. Høringsforslaget er en oppfølging av Meld. St. 16 (2014-2015) hvor Næringskomiteen i sin innstilling til meldingen gikk inn for at 80% av vederlaget av ny kapasitet skal tilfalle kommunal sektor mens statens andel skal være 20%.

Havbruksnæringen spiller en sentral rolle i mange av kommunene i Nordland, flere store aktører har sine produksjonsområder i Salten-regionen. Salten Regionråd, som består av kommunene; Hamarøy, Steigen, Sørfold, Bodø, Fauske, Saltdal, Beiarn, Gildeskål og Meløy, ser derfor positivt på forslaget i høringsbrevet om økte økonomiske overføringer til kommuner med oppdrettsaktivitet.

Salten Regionråd er imidlertid ikke fornøyd med at en økonomisk kompensasjon til kommunene skal gjøres avhengig av en fremtidig vekst i næringen. Salten Regionråd krever derfor at det også må komme en arealavgift/produksjonsavgift basert på den produksjonen som allerede foregår i dag.

Når det gjelder Havbruksfondet ønsker vi å komme med følgende innspill:

- Punkt 3.1 (og punkt 6.1): Prinsipielt mener vi at vederlaget uavkortet skal gå til lokale myndigheter (fylkeskommuner og kommuner) der oppgavene og ressursbruk til forvaltning og tilrettelegging av sjøarealer for oppdrettsnæringen ligger. Vi støtter fordelingen

mellom kommuner og fylkeskommuner der 90 % av vederlaget tilfaller kommunene og 10 % fylkeskommunene.

- Punkt 4.2: Vi støtter innstillingen som sier at vederlag fra utviklingskonsesjoner bør inngå i fondet, imidlertid vil midlene først tilfalle fondet ved konverteringstidspunktet.
- Punkt 4.3: Vi mener 5 % kapasitetsøkninger i sin helhet må inngå i fondet og ikke fordeles 50-50 mellom stat og kommunal sektor.
- Punkt 4.4: Vi støtter departementets innstilling i at alle fylkeskommuner, hhv kommuner som har oppdrettsaktivitet bør få samme fordeling, slik at alle kommuner uansett produksjonsvolum og biologisk situasjon i sitt område har samme incitament til å legge til rette for oppdrett på best mulig måte.
- Punkt 6.2: Høringsnotatet foreslår flere mulige fordelingsnøkler mellom kommunene. Vi støtter en fordelingsnøkkel som sikrer at kommuner med mest oppdrett også får størst andel av inntektene. Ut fra de fordelingsnøkler som foreslås (lokalitets-MTB, fysisk arealbeslag og slaktevolum) mener vi at lokalitets-MTB, det vil si hvor mye MTB som er klarert på den enkelte lokalitet er den fordelingsnøkkel som på best mulig måte ivaretar en rettferdig fordeling mellom kommunene. Det gir en forutsigbar inntekt og har incentivet i seg til at kommuner som legger til rette for nye lokaliteter, gjerne store i antall tonn, får en større del av inntektene. Vi er enig i at denne fordelingsnøkkelen har en svakhet i forhold til brakklegging og faktisk bruk av lokaliteter, men fordelingsnøkkelen er enkel å gjennomføre, i motsetning til eksempelvis en fordeling utfra faktisk bruk av lokalitets-MTB som vil være svært krevende å gjennomføre i praksis.
- Punkt 6.4: Størrelse og frekvens på utbetalingene til kommunene. Vi mener stabile forutsigbare årlige inntekter til kommunene er å foretrekke (som foreslått i punkt 6.4.3). Det gjør det forutsigbart for kommunene å budsjettere med disse inntekter inn i driften. Store variasjoner i utbetalinger mellom årene vil gjøre det utfordrende å inkludere disse inntekter i den kommunale drift. Eksempelvis vil det være vanskelig å styrke ressursene til kommunens arealforvaltning fra disse midler hvis inntektene varierer sterkt.

Oppdrettsnæringen har stor betydning for distriktskommunene i forhold til arbeidsplasser og sysselsetting. Inntekter fra veksten i næringen vil være et viktig bidrag til at kommunene kan utvikle gode tilbud og legge til rette for en videre vekst i næringen.

Vi vil imidlertid gjenta at opprettelsen av havbruksfondet ikke må gå på bekostning av en fremtidig areal/produksjonsavgiftavgift basert på den produksjonen som allerede i dag foregår i mange kommuner langs norskekysten.

## **SR-SAK 10/16 RULLERING AV SALTENSTRATEGIER 2016 – 2020**

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

### **Enstemmig vedtak:**

Salten regionråd tar saken til orientering.

**SR-SAK 11/16 SALTENTINGET 2016**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

**Enstemmig vedtak:**

1. Saltetinget utsettes til høsten 2017.
2. Saltetinget gjennomføres 1 gang pr. valgperiode for ettertiden.
3. Forslag til dato og tema for Saltetinget 2017 legges fram i regionrådets møte i september 2016.

**SR-SAK 12/16 VALG AV STYREMEDLEMMER TIL "FELLES ANSVAR I SALTEN"**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

**Enstemmig vedtak:**

Til styret i Felles Ansvar oppnevnes følgende medlemmer:

Representant for Politiet: Fungerende leder Salten Geir Ove Heir med Arne Hammer som vara (på valg i 2017)

Representant for Bodø kommune: Leder ok-komiteen Randolv Gryt med Bente Haukås som vara (på valg i 2016)

**SR-SAK 13/16 VALG AV REPRESENTANT TIL NORDLANDSMUSEETS RÅD**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

**Enstemmig vedtak:**

Regionrådets vedtak under SR-sak 57/15 oppheves.

Salten Regionråd velger Rune Berg, Saltdal som sin representant i Nordlandsmuseets Råd. Som vararepresentant velges: Monika Sande, Beiarn.

Valgene gjelder for kommunevalgperioden 2015 – 2019.

**SR-SAK 14/16 INNMELDTE SAKER FRA KOMMUNENE**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016.

Fra Saltdal kommune ble følgende sak meldt inn til møtet:

**Sikre bærekraftig vekst i laksenæringen i Skjerstadjorden**

**Enstemmig vedtak:**

Arbeidsutvalget gis fullmakt til å jobbe videre med en uttalelse om saken.

**SR-SAK 15/16 MULIGHETSSTUDIE BRANN- OG REDNINGSTJENESTEN I NORDLAND**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016. Bente Stjernholm fra Bedriftskompetanse orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd tar "Mulighetsstudie Brann- og redningstjenesten i Nordland" til orientering og gir sin tilslutning til de anbefalingene som framkommer i rapporten.

**SR-SAK 16/16            ORIENTERING FRA NORDLANDSMUSEET**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016. Morten Steffensen orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd tar saken til orientering.

**SR-SAK 17/16            ORGANISERING AV FELLESGODEFINANSIERING AV REISELIVET I  
NORDLAND**

---

Det vises til saksfremlegg datert 12.2.2016. Ann-Kristin Rønning Nilsen, Visit Bodø, Eigil Rian, Nærings- og fiskeridept. og Kai-Erik Breivoll Nordland fylkeskommune orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

En felles destinasjonsorganisering i Salten skal ha en hensiktsmessig organisering og bygge videre på den infrastrukturen som allerede fins i dag og skal implementeres i destinasjonsselskapet Visit Bodø.

Implementeringsprosessen iverksettes iht forelagte planer.

Det etableres en regional arbeidsgruppe på 4-5 personer som skal bidra til å kvalitetssikre og gjennomføre prosessen iht planene.

Salten Regionråd bidrar med kr 100.000,- til implementeringsfasen. Midlene belastes AUs disposisjonsfond.

Møtet slutt kl 13.00.

Neste ordinære møte i SR blir **2. - 3. juni 2016 i Hamarøy**

Bodø, den 22.2.2016

Salten Regionråd

Petter Jørgen Pedersen (sign.)  
leder

Heidi Robertsen (sign.)  
referent