

## **REFERAT**

### **FRA MØTE I ARBEIDSUTVALGET 9. FEBRUAR 2016 I KIRKENES**

---

**Til stede:** Petter Jørgen Pedersen  
Monika Sande  
Asle Schrøder  
Hege Sørli  
Rolf Kåre Jensen

**I tillegg møtte:** Kjersti Bye Pedersen

Ida Pinnerød og Lars Kr. H. Evjenth hadde meldt forfall.  
Petter Jørgen Pedersen ledet møtet. Det var ingen merknader til innkalling og saksliste.

### **AU-SAK 2/16 REFERAT FRA TIDLIGERE MØTER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

**Enstemmig vedtak:**

Referat fra møte i AU 5. november 2015 og fra e-postmøte 4. desember 2015 og 13. januar 2016 godkjennes.

### **AU-SAK 3/16 ORIENTERINGER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016. Kjersti Bye Pedersen orienterte.

- A. Personell
- B. Eksterne møter som sekretariatet har deltatt på
- C. Referat fra møte i OSO
- D. Status Regionalt Næringsfond for Salten
- E. Invitasjon til å delta i prosessen med å utvikle strategi for reiseliv/- opplevelsesnæringer 2016-2020

**Enstemmig vedtak:**

Arbeidsutvalget tar saken til orientering.

### **AU-SAK 04/16 INNSPILL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN (RTP) 2019 - 2030**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

**Enstemmig innstilling:**

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 kommunikasjonssenter 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:**

2019 – 2023:

FV 17 – Ørnes – Glomfjord (Rassikring med statlig støtte og utbedringer/nedkorting av vei).

FV 838 Skauvoll – Sund (Bruer og Veiskulder)

FV 835 i Steigen

2023 – 2026:

FV 812 – Tunnel mellom Hongdalen og Bue med oppgradering Bue (Alt. 3)

FV 830 Finneid – Sulitjelma

FV 834 Valvikdalen – Festvåg

FV 812 – Tuv - Koddvåg

2027 – 2030:

FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – øvre del)

FV 813 Beiarn, (Beiarnfjellet) nedre del (Alt. 1)

631 i Steigen

FV 17 – Bru over Holandsfjorden (Meløy)

Dersom Salten Regionråd kommer til at det vil være klokt å differensiere mellom tidspunkt for prosjektering og tidspunkt for gjennomføring foreslås det at det gjøres følgende prioriteringer:

**Planlegging:**

2019 – 2022:

FV 812 – Tunnel mellom Hongdalen og Bue med oppgradering Bue (Alt. 3)

FV 830 Finneid – Sulitjelma

FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – øvre del)

FV 812 – Tuv – Koddvåg

FV 813 Beiarn, (Beiarnfjellet) nedre del (Alt. 1)

FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – øvre del)

FV 835 i Steigen

2023 – 2026:

FV 17 – Bru over Holandsfjorden (Meløy)

FV 631 i Steigen

2027 – 2030:

FV 813 – Beiarn øvre del – utbedring (Alt. 1)

FV 812 – Saltdalslia nedre del – tunell

FV 812 – Bru Vesterli (Erstatning for eksisterende bru nær kryss FV 812 Beiarn – Misvær)

FV 812 Bru Misvær sentrum

**Gjennomføring:**

2019 – 2022:

FV 17 – Ørnes – Glomfjord (Rassikring og utbedringer/nedkorting av vei).

FV 838 Skauvoll – Sund (Bruer og Veiskulder)

FV 835 i Steigen

2023 – 2026:

FV 812 – Tunnel mellom Hongdalen og Bue med oppgradering Bue (Alt. 3)

FV 830 Finneid – Sulitjelma

FV 834 Valvikdalen – Festvåg

FV 812 – Tuv – Koddvåg

2027 – 2030:

FV 812 – Utbedring over Saltdalslia (Alt. 2 – nedre del)

FV 813 Beiarn, (Beiarnfjellet) nedre del (Alt. 1)

FV 17 – Bru over Holandsfjorden (Meløy)

FV 835 og 631 i Steigen

**Rassikring:**

Salten Regionråd ønsker å følge anbefalingene til Statens Vegvesen.

**Gang- og sykkelveier:**

Prioritere trygge gang- og sykkelveier

- FV 662 Innhavet
- FV 834 Myklebostad
- RV 80 utenom Fauske sentrum

**Jernbane:**

- Utbedring og fornying av Nordlandsbanen/Saltenpendelen
  1. ERTMS (togstyringssystem)
  2. Nye kryssningsspor (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

**Lufthavn:**

- Ny rullebane forskjøvet et par km mot sør-vest
- Ny by – Ny flyplass – et stort prosjekt som hele regionen stiller seg bak.

**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 Sørfold havn og direkteseilinger til kontinentet.

**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 Monika Fjærvoll

**Omklassifisering av FV 17**

- Salten Regionråd ønsker at FV 17 skal vurderes omklassifisert tilbake til riksvei.

**AU-SAK 05/16    OPPFØLGING AV PARTNERSKAPSAVTALE MED NORD-NORGES  
EUROPAKONTOR I BRUSSEL**

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

**Enstemmig innstilling:**

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:

Kontingent	250 000
<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 belastes AUs disposisjonsfond.

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

**AU-SAK 06/16    ORGANISERING OG FELLESGODEFINANSIERING AV REISELIVET  
I SALTEN**

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

**Enstemmig innstilling:**

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 destinasjons-selskapet 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.

**AU-SAK 07/16 HØRINGSUTTALELSE – INNRETNING AV HAVBRUKSFONDET**

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

**Enstemmig innstilling:**

Salten Regionråd viser til høringsbrev fra Nærings- og fiskeridepartementet 10. desember 2015, og har følgende innspill til innretning på havbruksfondet.

Nordland er det største fiskeri- og havbruksfylket i Norge og den dominerende verdiskaperen i Nord-Norge. Eksporten i Nordland økte med hele 25,8 % i 2015 til 30,7 milliarder kroner (ref. Indeks Nordland 2016). Nordland står for 71 % av eksporten i Nord-Norge.

Salten er Nord-Norges største region med om lag 80 000 innbyggere og er vertskap for viktige næringer som marin sektor og eksportrettet industri. Til sammen utgjør Salten en sterk og viktig motor i Nordland og er en av de mest verdiskapende regionene i Nord-Norge.

Havbruksnæringen spiller en sentral rolle i mange av kommunene i Salten, hvor flere store aktører har sine kjerneproduksjonsområder i Salten. Salten Regionråd ser positivt på forslaget i høringsbrevet om økte økonomiske overføringer til kommuner med oppdrettsaktivitet. Vi ser dette som en nødvendig kompensasjon for de ressurser som kommunene legger i forvaltning av sjøarealene, samtidig mener vi det kan ha en simulerende virkning for kommunene i framtiden å øke fokuset og ressursbruken på god forsvarlig og bærekraftig forvaltning av sjøarealene. Noe som vil komme alle interessegrupper av sjøarealene til gode.

Vi ønsker å komme med følgende innspill til høringsbrevet:

**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 fordelingsnøkkel har en svakhet i forhold til brakklegging og faktisk bruk av lokaliteter, men fordelingsnøkkel 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, og inntekter fra veksten i næringen vil være et viktig bidrag til at kommunene kan utvikle gode tilbud og legge til rette for den videre vekst i næringen. Derfor ser Salten Regionråd svært positivt på etableringen av havbruksfondet.*

*Det påpekes at opprettelsen av havbruksfondet ikke må gå på bekostning av en fremtidig arealavgift. Innføring av arealavgift er nødvendig for å gi kommunene forutsigbare inntekter fra havbruksnæringen i de kommunene hvor denne næringen er etablert. En slik avgift vil sikre at også de kommuner som var tidlig ute med tilrettelegging for næringen - ofte på bekostning av fiskeri, ferdsel, naturopplevelser og mulig bruk av landarealene som grenser opp mot anleggene - og som derav ikke kan ta ut mer vekst allikevel blir sikret et tilfredsstillende inntektsgrunnlag for de arealer som er avsatt.*

## **AU-SAK 08/16 HØRINGSUTTALELSE – REGIONAL PLANSTRATEGI FOR NORDLAND 2016 - 2020**

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

### **Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd registrerer at Nordland fylkeskommune har gjort et grundig arbeid med forberedelse 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 fylkessenter, 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 nøkkelford.

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 krysningsspor på Nordlandsbanen. I tillegg må det bygges tre korte krysningsspor på strekningen Rognan – Bodø slik at en framtidig økt satsing på lokaltog i Salten lar seg gjennomføre. Videre må det bygges dobbeltspor på Ofofbanen. 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. Ofofbanen 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 tilfredsstillere 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 kollektivreiser og flere reisende. Dette ble også spilt inn i høring til planprogram regional transportplan Nordland 2017-2028.

## **AU-SAK 09/16 MULIGHETSSTUDIE BRANN- OG REDNINGSTJENESTEN I NORDLAND**

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

### **Enstemmig innstilling:**

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

Salten Regionråd har en intensjon om å bidra i det videre arbeidet dersom Nordland blir tatt opp som pilot i arbeidet med å utvikle brann- og redningstjenesten i Norge og Nordland.



**AU-SAK 10/16 RULLERING AV SALTENSTRATEGIER 2016 - 2020**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

**Enstemmig vedtak:**

Arbeidsutvalget tar saken til orientering.

Arbeidsutvalget bevilger ytterligere kr. 50.000,- fra disposisjonsfond AU til gjennomføring av prosessen tilknyttet rullering av Saltenstrategiene.

**AU-SAK 11/16 SØKNAD OM TILSKUDD – SKILTING AV KRIGSMINNER I SALTEN**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016

**Enstemmig vedtak:**

Arbeidsutvalget bevilger inntil kr 15.000,- til å arrangere en oppstarts-konferanse for prosjektet "Skilting av krigsminner i Salten" i regi av Nordlandsmuseet og Salten Kultursamarbeid.

Midlene tas fra AUs disposisjonsfond.

**AU-SAK 12/16 SALTENTINGET 2016**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016

**Enstemmig innstilling:**

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.

**AU-SAK 13/16 VEDTEKSTENDRINGER FOR JERNBANEFORUM NORD**

---

Det vises til saksfremlegg datert 29.10.2015

**Enstemmig vedtak:**

1. Salten Regionråd viser til Saltenstrategier 2012 – 2016. Følgende strategier er vedtatt når det gjelder samferdsel:

1. Videreutvikle gode kommunikasjonsløsninger og moderne infrastruktur i regionen.
2. Utvikle og forsterke kompetansenettverk i regionen.

Med bakgrunn i ovennevnte strategier anerkjenner Salten Regionråd Jernbaneforum Nord som et viktig redskap for å fremme jernbanens posisjon og for å styrke satsing på modernisering og utvikling av jernbanen i nord.

2. Salten Regionråd har følgende forslag til endringer i vedtekter for Jernbaneforum Nord: (tillegg/endringer understreket)

§1. Jernbaneforum Nord skal arbeide for modernisering og opprustning, samt utvikling av gods- og persontogtilbud på Nordlands- og Ofotbanen.

§2. Medlemmer i forumet er Nordland fylkeskommune, de sju regionrådene og de åtte jernbanekommunene i Nordland. LO og NHO er konsultative medlemmer. Det åpnes for å invitere Namdalen (Nord-Trøndelag) og Troms/Finnmark med i jernbaneforumet dersom det er alminnelig flertall for dette blant forumets medlemmer.

- §3. Jernbaneforum Nord er et politisk organ. Fylkeskommunen, regionrådene og kommunene representeres formelt med hhv. fylkesråd, regionrådsleder og ordfører, evt. den som disse delegerer myndighet til.
- §6. Forumet har et arbeidsutvalg bestående av fylkesråd for samferdsel (leder av arbeidsutvalget og forumet) og tre valgte politiske medlemmer (ordførere eller regionrådsledere). Det er et mål om at det skal være geografisk spredning på medlemmene slik at alle regionene der det går jernbane er representert. Medlemmene av arbeidsutvalget velges for fire år om gangen ved alminnelig flertall under første møte av Jernbaneforum Nord etter kommune- og fylkestingsvalget. Det velges samtidig vararepresentanter til arbeidsutvalget.

Øvrige vedtekter foreslås uendret.

### **AU-SAK 14/16 VALG AV REPRESENTANT TIL NORDLANDSMUSEETS RÅD**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016

#### **Enstemmig innstilling:**

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.

### **AU-SAK 15/16 DISKUSJONSSAKER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 02.02.2016.

- a) **Saksliste regionrådet 18. – 19. februar 2016**  
SR-møtet planlegges videre etter fremlagt forslag og innspill som kom i møtet.
- b) **Henvendelse fra Ofoten Regionråd angående felles møte med Salten Regionråd**  
Ofoten Regionråd inviteres til middag på Tranøy 2. juni 2016 og felles møte på Hamsunsenteret dagen etter.
- c) **Distribusjon av sakspapirer til Arbeidsutvalget**  
Sakspapirer til AU publiseres på regionrådets hjemmeside.
- d) **Henvendelse fra Rødøy kommune – Rødøy inn i Salten Regionråd?**  
Arbeidsutvalget i Salten Regionråd er positiv til henvendelsen fra Rødøy kommune, men ønsker å avvente en eventuell prosessstil etter sommeren når eventuelle retningsvalg er gjort.

### **AU-SAK 16/16 HØRINGSINNSPILL FLYPASSASJERAVGIFT**

---

Det vises til saksfremlegg datert 09.02.2016

#### **Enstemmig innstilling:**

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 avstandsulempene 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 passasjerrutefly 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 gjennomstreknet):

#### 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.

## **AU-SAK 17/16    INNSPILL - KONKURRANSEUTSETTING AV PERSONTRAFIKKTJENESTER PÅ NORDLANDSBANEN**

Det vises til saksfremlegg datert 09.02.2016

### **Enstemmig innstilling:**

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 persontrafikkjenester.

For befolkningen i Salten og for Salten Regionråd er det viktig at konkurranseutsetting av persontrafikkjenestene 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 som nå starter med å konkurranseutsette persontrafikkjenestene på blant annet Nordlandsbanen, har Salten Regionråd følgende innspill som ønskes innarbeidet i anbudsprosessen slik at togpassasjerene sikres et best mulig og mest mulig miljøvennlig reisetilbud:

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 lokaltoget 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 lokaltoget mot Trondheim. Det gir i praksis ett ekstra dagtogtilbud til Trondheim.
6. Det må være fleksibilitet i kontrakten slik at tilbudet vil kunne oppgrades/justeres/forbedres ila. 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 krengeomekanisme (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. Konkurransetsettingen 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.*

*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.*

---

*Møtet slutt kl. 18.00.*

*Neste møte i AU blir fredag **15. april 2016 kl. 10.00 – 15.00.***

*Bodø, den 9.2.2016*

*Salten Regionråd*

*Petter Jørgen Pedersen (sign.)  
leder*

*Kjersti Bye Pedersen (sign.)  
sekretariatsleder og referent*