

# TEAMS-MØTE I REGIONRÅDET 18. FEBRUAR 2021

## SAKSLISTE

Møtestart kl. 09.00 – 17.00

*Velkommen til Teams-møte*

- SR-sak 01/21 **NOU 2020:15 Det handler om Norge**  
Innleder uavklart
- SR-sak 02/21 **Bodø som Europeisk kulturhovedstad 2024**  
Innledning v/André W. Larsen
- SR-sak 03/21 **Orientering fra Visit Bodø**  
Innledning v/reiselivssjef Ann-Kristin Rønning Nilsen
- SR-sak 04/21 **Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten**
- SR-sak 05/21 **Referat**
- SR-sak 06/21 **Orienteringer**  
- sekretariatet  
- rådmannsgruppa
- SR-sak 07/21 **Innmeldte saker fra kommunene**  
a) Fauske kommune v/ordfører: Støtte til uttalelse vedrørende Sjunkhatten Folkehøgskole  
b) Saltdal kommune v/ordfører: Midtre Nordland nasjonalparkstyre - Besøks-senter nasjonalpark Nordland ved Nordland nasjonalparksenter – politisk prosess for å rette opp finansieringsmodellen  
c) Beiarn kommune v/rådmann: Orientering om prosjektet «Velg melk i Nordland»
- SR-sak 08/21 **Prosjektstrategi for «Ett digitalt Salten 2020 – 2023»**
- SR-sak 09/21 **Samferdselsprosjekt Salten – prosjektplan 2020 – 2023**
- SR-sak 10/21 **Innspill til Regional transportplan 2022 – 2033 for Nordland**
- SR-sak 11/21 **Saltenstrategier 2020-2024 – sluttbehandling**
- SR-sak 12/21 **Uttalelse som gjelder omorganisering av deler av Husbanken**

### Praktiske opplysninger

---

***Møtet gjennomføres på Teams***

## **SR-SAK 01/21 NOU 2020:15 DET HANDLER OM NORGE – BÆREKRAFT I HELE LANDET – UTREDNING OM KONSEKVENSER AV DEMOGRAFIUTFORDRINGER I DISTRIKTENE**

### **Innledning**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har sendt på høring utredning om konsekvenser av demografiutfordringer i distriktene.

Høringsfristen er 26. mars 2021.

### **Beskrivelse**

Distriktsdemografiutvalget ble oppnevnt ved Kongelig resolusjon 11. oktober 2019. Utvalget har utredet konsekvensene av demografiutfordringer i distriktene for statlig, kommunal og privat sektor, og kommet med forslag til mulige løsninger. Formålet med utvalget var blant annet å få mer kunnskap om hvordan utviklingen mot økt andel eldre og færre yrkesaktive vil påvirke de mindre sentrale områdene i landet, få identifisert konsekvenser og utfordringer, særlig med hensyn til å opprettholde bærekraftige samfunn, og få forslag til hvordan utfordringene kan bli møtt av myndigheter og private.

Begrepet «demografiutfordringer» står sentralt i utvalgets mandat. Utvalget har i sitt arbeid lagt til grunn at de aktuelle utfordringene er knyttet til tre forhold: *befolkningsnedgang, aldring og spredt bosetting*.

Departementet har invitert berørte og interesserte aktører til å vurdere utvalgets anbefalinger. Høringsfrist er satt til 26. mars 2021. Høringsnotatet følger vedlagt til saken.

Det jobbes med å få en innleder til å orientere om saken i møtet, men dette er foreløpig ikke avklart.

### **Vurdering**

Saken legges fram som en diskusjonssak til regionrådet, og hvor regionrådet får anledning til å komme med innspill til saken. Styret jobber videre med et høringsinnspill i etterkant av regionrådsmøtet.

### **Styrets behandling**

Styret behandlet saken i møte 29. januar 2021 under Styre-sak 10/21c). Styret gjorde følgende vedtak i saken:

1. *Saken tas inn i regionrådets møte den 18.2. for diskusjon og innspill.*
2. *Styret bes å følge opp saken for så å avgi høringsinnspill på vegne av Salten Regionråd innen fristen den 26.3.*

## **Forslag til vedtak:**

Styret bes å følge opp saken videre for så å avgi høringsinnspill på vegne av Salten Regionråd innen fristen den 26.3.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

## **Trykt vedlegg:**

NOU 2020:15 Det handler om Norge

## SR-SAK 02/21

# ORIENTERING OM BODØ SOM EUROPEISK KULTURHOVEDSTAD 2024

### Innledning

Bodø 2024 ved direktør André W. Larsen deltar i regionrådets Teamsmøte for å orientere og samtale om Bodø som Europeisk kulturhovedstad 2024.

### Beskrivelse

Høsten 2019 ble Bodø utnevnt til å være Europeisk kulturhovedstad i 2024, med hele Nordland som arena. Dette er både et kunst- og kulturprosjekt og et samfunnsutviklingsprosjekt som gjennom sterk involvering og medvirkning, i utvikling og gjennomføring av prosjektet, vil gi langsiktige ringvirkninger til hele landsdelen.

Selskapet Bodø2024 skal ivareta videre planlegging og gjennomføring av prosjektet. I den forbindelse vil direktør André W. Larsen orientere og samtale om;

- De muligheter som ligger i Bodø som Europeisk kulturhovedstad 2024
- Det regionale perspektivet – hvordan kan kommunene bidra inn i kulturhovedstadsåret? Hvordan kommer vi i gang med samarbeidet?
- Det internasjonale perspektivet
- Eventuelt

Det settes av inntil 45 minutter til presentasjon og dialog.

### Forslag til vedtak:

Salten Regionråd tar saken til orientering.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

## SR-SAK 03/21

# ORIENTERING STATUS DESTINASJONSSAMARBEIDET I SALTEN

### Innledning

Visit Bodø deltar i regionrådets møte for å orientere om status for destinasjonssamarbeidet i Salten.

### Beskrivelse

Salten Regionråd ba i sitt møte i september 2013, sekretariatet i samarbeid med Visit Bodø og Reiseliv i Hamsuns Rike å se på mulighetene for et mer formalisert destinasjonssamarbeid om reiseliv i hele Salten. Som et resultat av dette arbeidet inngikk kommunene i Salten i 2018 3-årige samarbeidsavtaler med Visit Bodø som destinasjonsselskap, med opsjon på 2 års forlengelse.

Reiselivssjef Ann-Kristin Rønning Nilsen, Markedssjef & Designer Abelsen og prosjektleder Meetings & Events Raymond Limstrand Jakobsen deltar i regionrådets Teamsmøte for å orientere og samtale om:

- Kort tilbakeblikk 2020
- Utsikter for 2021
- Aktiviteter 2021
- Markedsplan og kampanjeplan 2021
- Bedriftsnettverket Attraktive Opplevelser

Det settes av inntil 45 minutter til presentasjon og dialog.

### Forslag til vedtak:

Salten Regionråd tar saken til orientering.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

## SR-SAK 04/21

# MASTERPLAN FOR REISELIV OG OPPLEVELSER I SALTEN

### Innledning

Det legges fram sak vedrørende om Salten Regionråd skal ta initiativ som gjelder å iverksette en prosess rundt reisemålsutvikling og etablering av felles Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten – fase 1.

### Bakgrunn

Salten Regionråd ba i sitt møte i september 2013, sekretariatet i samarbeid med Visit Bodø og (daværende) Reiseliv i Hamsuns Rike å se på mulighetene for et mer formalisert destinasjonssamarbeid omkring reiseliv og opplevelser i Salten. Som et resultat av denne prosessen inngikk kommunene i Salten i 2018 treårige samarbeidsavtaler med Visit Bodø som felles destinasjonsselskap, med opsjon på 2 års forlengelse. Alle kommunene foruten Fauske kommune, har i høst besluttet å utløse opsjonen om å forlenge samarbeidsavtalen med Visit Bodø i ytterligere 2 år.

I styremøte den 27. november 2020 diskuterte styret i sak 60/20 b) om de skulle ta et initiativ overfor kommunene når det gjelder å iverksette en prosess rundt utarbeidelse av en felles masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten. Styret gjorde følgende vedtak:

*«Saken oversendes regionrådet med forslag om at kommunene i Salten tar eierskap til utviklingen av en grønn masterplan for reiseliv i Salten.*

*Visit Bodø får ansvar for gjennomføring av prosessen.»*

Det er gjennom Saltenstrategier 2020-2024 under fokusområdet «Attraktive Salten – bolyst og identitet», og delstrategi «Salten skal være en attraktiv region å besøke», beskrevet at Salten skal **«etablere felles masterplan for reiseliv i Salten som også inkluderer opplevelser»**. Samtlige kommuner har gjennom høsten 2020 gitt sin tilslutning til Saltenstrategier 2020-2024.

### Hvorfor arbeide med reisemålsutvikling?

Ifølge *hviteboken for reisemålsutvikling* (oppslagsverk og hjelpemiddel utarbeidet av Innovasjon Norge i arbeidet med å skreddersy bedre reisemålsutvikling for «din» destinasjon) bør begrunnelsen for å arbeide med reisemålsutvikling være at *for å møte markedets krav og forventninger i et stadig tøffere internasjonalt marked* må vi kunne tilby attraktive opplevelser, produsert av lønnsomme reiselivsbedrifter på attraktive reisemål fundert på bærekraftige prinsipper. Dette krever godt forankrede, langsiktige og strategiske planer lokalt, hvor alle gode krefter drar i samme retning. Arbeidet forutsetter at aktørene ønsker en helhetlig og styrt utvikling og de ser at mulighetene knyttet til et felles rammeverk for utviklingen. Dette gjelder både næringsaktørene og kommunene.

### Beskrivelse av metodikk – Reisemålsutvikling

<https://www.innovasjon norge.no/no/tjenester/reiseliv/reisemalsutvikling/>

- Reisemålsarbeidet har til hensikt å få aktørene på en destinasjon til å bestemme "hva de skal være for hvem", for deretter å utvikle en plan over hvordan de skal oppnå dette. Planarbeidet er krevende og involverer mange aktører for å oppnå et godt resultat.
- Virkemiddelordningen for masterplanprosessen kan brukes av: Destinasjonsselskaper, næringsutviklings- og omstillingsorganisasjoner, reiselivsaktører, saksbehandlere/ planleggere i kommunene og investorer.
- Reisemålsutvikling kan være komplekst og komplisert. Innovasjon Norge anbefaler derfor å bruke eksterne ressurser som hjelp til å drive frem prosessen. Rådgiverne som synliggjøres på sidene deres har gått kurs under ledelse av Mimir AS og er sertifiserte prosessledere innen reisemålsutvikling.
- Innovasjon Norge har samlet sine erfaringer med reisemålsutvikling i en håndbok (hviteboka for bedre reisemålsutvikling). Denne hjelper deg med å utvikle bedre prosesser og resultater i arbeidet med reisemålsutvikling, og kan lastes ned gratis.
- Reisemålsutviklingsarbeid er komplekst og må skreddersys i forhold til utfordringene og mulighetene på det enkelte reisemål. Det er derfor ikke meningen å bruke håndboka slavisk, men den kan brukes som et hjelpemiddel i arbeidet med reisemålsutvikling for «ditt» reisemål.

**De sentrale elementene i modellen er:**

1. En faseinndelt prosess som består av forstudie, planprosess og gjennomføringsfase.
2. Oppfølging og kvalitetssikring gjennom god måldefinering, tydelige beslutningspunkter og milepæler.
3. Identifisering av kritiske suksessfaktorer for å lykkes.
4. Tydelig ansvars- og rolledeling for de involverte aktørene.

Faseinndelingen i arbeidet er i tre faser og beskrives nedenfor. Fase én finansieres og gjennomføres som selvstendig prosess. Gjennom fase én skal man beslutte om man viderefører arbeidet i en fase to, som finansieres og organiseres som nytt prosjekt. Hver av de tre fasene skal altså ses på som selvstendige prosjektfaser, med egen organisering og finansiering.

Prosjektlederprosessen (PLP) krever en prosjektansvarlig, en prosjektleder og en styringsgruppe som settes sammen for hver fase.

**Fase 1 – Forstudie – oppstart og grunnleggende avklaringer.**

I forstudiet skal det utarbeides en situasjonsanalyse for reisemålet som beskriver dagens situasjon og peker på muligheter og utviklingspotensial. Lokale forhold og aktørenes vilje til å delta aktivt må også kartlegges.

**Fase 2 – Strategifasen – utarbeide en helhetlig og langsiktig strategisk plan (Masterplan)**

I strategifasen defineres mål og strategier, samt prioriterte tiltak for utviklingen av reisemålet. Forankring hos viktige aktører er vesentlig i denne fasen.

### Fase 3 – Gjennomføring – fra ord til handling

#### **Fase 1 – Formålet med forstudiet**

Formålet med forstudiet er å gi et bilde av dagens situasjon for reiselivsvirksomheten på reisemålet og foreta avklaringer når det gjelder forutsetninger og ressursfundament. Dette innebærer at det skal jobbes kunnskapsbasert og at det er reisemålenes aktører selv som vil gjennomføre prosessen. Konklusjonene i forstudiet blir derfor et viktig beslutningspunkt for det videre arbeidet.

#### **Forstudiet skal:**

- Avklare situasjonen gjennom å beskrive eksisterende og bærende produkt/markedskoblinger for reisemålet, tallfeste hovedtrekk og tegne et bilde av dagens situasjon for reiselivsvirksomheten på reisemålet.
- Kartlegge ressurser og forutsetninger for en videre utvikling av reisemålet, gjerne beskrevet som nye framtidige konsepter og gode beskrivelser av mulighetene for en videre satsing innenfor turisme på stedet, herunder viktige kommunale planer, store veiomlegginger, etablering av verneområder/nasjonalparker, aktørenes egne utbyggings- eller utviklingsplaner, en nasjonal turistvei gjennom området eller andre forhold av betydning for den videre utviklingen.
- Avklare videre prosess (det vil si for fase 2 og fase 3). Forstudiet er en prosess som skal gi aktørene en felles forståelse av hva slags turisme man har i dag, samt hvilke ressurser og muligheter man har med tanke på en videre utvikling. Det forutsetter faglige analyseverktøy og diskusjoner med ulike aktører og interessegrupper for å få til en enighet rundt dette.
- Forstudiet skal gi en helt konkret avklaring i forhold til om aktørene ønsker å gå videre eller ikke til fase 2. I denne avklaringen ligger også eventuelle geografiske avgrensninger av reisemålet og noen grunnleggende prioriteringer for det videre arbeidet, gjerne beskrevet som selve arbeidsopplegget for neste fase.
- I forstudiet må man også kartlegge om det er spesielle lokale problemstillinger som bør diskuteres i prosessen. (Lofoten hadde eksempelvis en debatt om søknad om Verdensarvstatus og om boplikt og stedsutvikling i tradisjonsrike fiskevær, samt prosesser rundt tiltak i regi av Nasjonal turistveg, gående parallelt med Masterplanarbeidet).

#### **Viktige suksesskriterier for å lykkes (basert på erfaringer fra masterplan-prosessen i Bodø):**

- Masterplan-prosessen bør forankres i Saltenstrategier 2020-2024, i reiselivsstrategi for Salten og i Nordland fylkeskommunes reiselivsstrategi.
- En forutsetning for å lykkes er et klart mandat til prosjektleder, prosjektansvarlig og styringsgruppe. I tillegg må det ligge en klar bestilling fra Salten Regionråd og en forståelse fra alle kommunene (både politisk og administrativt) og øvrige deltakere, at dette er en krevende prosess der man må sette av sin tid og sin kompetanse til å jobbe seg fram til en felles plattform og beslutning for videre framdrift. Det er viktig at deltakerne i styringsgruppen forplikter seg slik at en sikrer framdrift og kontinuitet i diskusjonene og arbeidet. Kommunene i Salten må forplikte seg og «eie» prosjektet i fellesskap.



- Prosjektansvarlig bør være en solid organisasjon og ha høy grad av relevant kompetanse. Organisasjonen vil stå ansvarlig som oppdragsgiver for innleid rådgiver, og må forankre prosessen i egen organisasjon og ikke minst ta ansvar for den utfordrende overgangen fra fase én til en eventuell fase to.
- En god prosess er selvsagt viktig. Prosjektledelsen velges ut etter en utarbeidet kravspesifikasjon og rettede forespørsler. Gode resultater fra å lede store prosesser er viktig kompetanse.
- I prosessen til Bodø ble det blant annet arrangert studietur på slutten av fase to. Tilbakemeldingene fra deltakerne var at dette burde vært gjort tidligere, på grunn av kompetanseheving og nettverk. Deltakerne i prosessen ble bedre kjent med hverandre og programmet var svært relevant for den destinasjonsutviklingen som skulle skje i Bodø og for den enkelte aktør. Det er usikkert om Innovasjon Norge vil godkjenne en studietur i fase én – men det bør legges inn en studietur i begynnelsen av en eventuell fase to.
- Det som er spesielt med «timingene» for en eventuell masterplanprosess for Salten, er at prosessen både planlegges og startes opp i «kriseåret» 2021. Det vil kunne ligge store synergier i at vi evner å koble oss på gjenoppbyggingsstrategier på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå og at vi også evner å koble oss på naboregionene våre i Nordland. Reiserutene i Salten går naturlig over til både Lofoten, Ofoten, Helgeland (langs kysten og over Saltfjellet (vei eller tog). Det legges fram ny nasjonal reiselivsstrategi i løpet av mars/april.
- Masterplan for Bodø skal revideres i løpet av 2021 (det er et krav som må oppfylles som en del av prosessen Bærekraftig reisemål). Masterplan for Salten og revisjon av Masterplan for Bodø vil være to separate prosjekter/prosesser som bør være tett koblet på hverandre. Det er viktig at vi henter ut alle synergier av å være en byregion med Bodø lufthavn som internasjonal flyplass (Evenes lufthavn må selvsagt også tas med) og Europeisk Kulturhovedstad i 2024.

## Økonomi

Kostnadsoverslaget for fase 1 utformes ofte ut fra gitt tilbud fra rådgiver, basert på en kravspesifikasjon som i forkant godkjennes av styringsgruppen. Mimir er nok det mest «brukte» rådgivermiljøet på reisemålsprosesser i Norge, men det finnes helt sikkert andre dyktige miljøer.

Poster i et kostnadsoverslag;

- ekstern prosjektledelse reisemålsutvikling fase 1 (kontantbehov)
- prosjektadministrasjon (kontantbehov)
- timer utviklingsarbeid kommuner og bedrifter, reiser og møter
- diverse og eksterne foredragsholdere

Antatt at prosjektledelsen ligger på rundt NOK 300.000– 350.000, prosjektadministrasjon på NOK 250.000 – 300.000, reiser og møter på rundt NOK 70.000 og diverse og eksterne foredragsholdere på rundt NOK 70.000, vil et estimert kontantbehov være på mellom NOK 690.000 og 790.000.

Det er noe usikkert på hva «taket» på støttebeløpet er i fase 1 – men det er grunn til å tro at dette er om lag NOK 700.000. Hvis dette er tilfellet, vil om lag NOK 90.000 måtte dekkes lokalt/regionalt i tillegg til timer fra utviklingsarbeid fra kommuner og bedrifter, med en verdi på mellom NOK 600.000 og 700.000 (gitt NOK 600/t vil det bli henholdsvis mellom 1000 timer og 1167 timer fordelt på alle kommunene).

Det foreslås at regionrådet går inn med inntil NOK 100.000, - til masterplanprosessens fase 1 (dette dekker kontantbehovet), og at bidraget fra den enkelte kommune vil være timer (kompetansearbeid) og reisekostnader i forbindelse med møter etc. i prosessen.

Disponibelt på Styrets disposisjonsfond pr. 31.12.2020 er NOK 886.999,-. (Beløpet vil kunne endres i forbindelse med årsoppgjøret).

### **Forslag til organisering**

Prosjekteier: Visit Bodø på vegne av Salten Regionråd og kommunene i Salten.

Overordnet prosjektansvarlig: Visit Bodø hvor reiselivssjef Ann-Kristin Rønning Nilsen vil være prosjektleder og ha det overordnede ansvaret for gjennomføring av prosessen.

Det er behov for å engasjere en ekstern rådgiver / rådgivermiljø til å bistå i prosessen og i utarbeidelsen av Masterplan fase 1.

Styringsgruppen bør oppnevnes i samarbeid mellom Visit Bodø, Salten Regionråd og kommunene. Det vil være hensiktsmessig med representasjon fra både politisk og administrativt nivå i kommunene, og også andre relevante aktører fra næringsliv og andre. Styringsgruppen skal være representativ både for kommunene, reiselivsnæringen, kulturnæringen og andre aktører. Kommunene og de øvrige deltakende aktørene skal være sterkt involvert gjennom hele prosessen. Det er imidlertid viktig å påpeke at det vil ligge et selvstendig ansvar i den enkelte kommune og hos de øvrige involverte aktørene, til å involvere seg i prosessen.

### **Vurdering:**

Salten Regionråd ba i sitt møte i september 2013, sekretariatet i samarbeid med Visit Bodø og (daværende) Reiseliv i Hamsuns Rike å se på mulighetene for et mer formalisert destinasjonssamarbeid omkring reiseliv og opplevelser i Salten. Som et resultat av denne prosessen inngikk kommunene i Salten i 2018 treårige samarbeidsavtaler med Visit Bodø som felles destinasjonsselskap, med opsjon på 2 års forlengelse. Alle kommunene foruten Fauske, har i høst besluttet å utløse opsjonen om å forlenge samarbeidsavtalen med Visit Bodø i ytterligere 2 år.

Dersom man i et langsiktig perspektiv skal kunne løfte Salten som en attraktiv reiseliv- og opplevelsesdestinasjon i framtiden, mener vi det er helt nødvendig å igangsette et langsiktig og strategisk arbeid for å kunne lykkes med denne utviklingen gjennom å gå i gang med å utvikle Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten – fase 1.

Norsk reiseliv er hardt rammet av koronasituasjonen, også i Salten. Næringens situasjon per nå er dyster lesning, og desto viktigere er det kanskje for Salten å igangsette en prosess for å utvikle en felles Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten. Dette er også noe de fleste av våre naboregioner har utarbeidet.

En prosess med å etablere felles masterplan for reiseliv i Salten kan ses på som en naturlig videreutvikling av et felles destinasjonssamarbeid, og er forankret i Saltenstrategier 2020-2024. Samtlige ti kommuner har sluttet seg til Saltenstrategiene. Under fokusområdet «Attraktive Salten – bolyst og identitet», og delstrategi «Salten skal være en attraktiv region å besøke», er det beskrevet at man skal **«etablere felles masterplan for reiseliv i Salten som også inkluderer opplevelser»**.

I styremøte den 27. november 2020 diskuterte styret i sak 60/20 b) om de skulle ta et initiativ overfor kommunene når det gjelder å iverksette en prosess rundt utarbeidelse av en felles masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten. Styret gjorde følgende vedtak:

*«Saken oversendes regionrådet med forslag om at kommunene i Salten tar eierskap til utviklingen av en grønn masterplan for reiseliv i Salten.*

*Visit Bodø får ansvar for gjennomføring av prosessen.»*

Begrepet «grønn masterplan» kan forstås slik at man både skal gjennomføre prosjektet Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten, parallelt med et prosjekt om «Bærekraftig reisemål Salten». Argumentet for dette er at det kan være effektivt å kjøre begge prosessene samtidig. Argument mot er imidlertid at det kan bli uhåndterbart da begge prosessene er svært krevende. Det anbefales derfor å ikke gjennomføre begge prosessene parallelt med hverandre. For å være i forkant bør imidlertid bærekraftig reiseliv ha et spesielt fokus i masterplanarbeidets forstudie hvor man ser spesielt på ordningen «Bærekraftig reisemål» utarbeidet av Innovasjon Norge som et aktuelt verktøy i utviklingsarbeidet framover. I og med at utvikling av Masterplan er et krav for å igangsette arbeidet med ordningen «Bærekraftig reisemål», vil det være hensiktsmessig å gjennomføre og få på plass en masterplan først.

Det vil være naturlig at Visit Bodø som destinasjons-, kompetanse- og utviklingsselskap innenfor reiseliv og opplevelser leder en masterplanprosess, i tett samarbeid med Salten Regionråd og kommunene. Det vil også være viktig at man i en slik prosess involverer andre relevante aktører på en god måte, og ser på hvordan man kan involvere viktige gjenoppbyggingsstrategier for reiselivsnæringen. Det er viktig å påpeke at det vil ligge et selvstendig ansvar i den enkelte kommune og hos øvrige involverte aktører, til å involvere seg i prosessen.

### **Styrets behandling**

Styret behandlet saken i møte 29. januar 2021 under Styre-sak 07/21. Styret legger den fram for regionrådet med følgende

**Forslag til vedtak:**

1. Salten Regionråd ber om at det iverksettes en prosess med reisemålsutvikling og Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten – fase 1.
2. Salten Regionråd anmoder kommunene i Salten å ta eierskap til utviklingen av en slik prosess, gjennom involvering i arbeidet i form av deltakelse, kompetansearbeid (timer) og reise- og møtevirksomhet.
3. Bærekraftig reiseliv bør ha et spesielt fokus i masterplanarbeidets forstudie.
4. Visit Bodø bes om å påta seg ansvaret som prosjekteier og overordnet ansvarlig for gjennomføring av prosessen.
5. Det settes av inntil kr 100.000, - til arbeidet med utvikling av Masterplan for reiseliv og opplevelser i Salten – fase 1. Midlene hentes fra Styrets disposisjonsfond. Dette under forutsetning av at Innovasjon Norge bevilger midler til gjennomføring av masterplanprosessens fase 1.

Bodø, den 04.02.21

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

**Vedlegg:**

Hvitebok for reisemålsutvikling

## **SR-sak 05/21      REFERAT FRA FORRIGE MØTE**

Vedlagt følger referat fra møte i Salten Regionråd 17. – 18. september 2020.

### **Forslag til vedtak:**

Referat fra møte i Salten Regionråd 17. – 18. september 2020 godkjennes.

Bodø, 04.02.2021

Salten Regionråd

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

### **Trykte vedlegg:**

Referat fra møte 17. – 18. september 2020

## SR-sak 06/21    ORIENTERINGER OG REFERATSAKER FRA REGIONRÅDETS ORGANISASJON

Nedenfor er gitt en kort orientering om saker som det jobbes med i Salten Regionråd sin organisasjon. Utdypende orientering kan om ønskelig gis i Regionrådets møte.

### A. GENERELL INFORMASJON

#### 1. Ryddeprosjektet

Ikke alle kommunene klarte å bruke opp midlene som ble tildelt i første runde av prosjektet. Det ble derfor gjort en omfordeling i september til kommuner som hadde kapasitet til å rydde mere. Kommunene Bodø, Gildeskål, Meløy og Saltdal hadde ledig kapasitet, og restmidlene ble fordelt på disse. Ved utgangen av 2020 var budsjettet på en million brukt opp.

#### 2. Saltetinget med formannskapene 2021

Styret har i møte 30. oktober 2020 vedtatt å utsette dette arrangementet med bakgrunn i usikkerheten rundt Covid-19. Spørsmål om gjennomføring senere i valgperioden tas opp høsten 2021.

#### 3. Forlengelse av partnerskapsavtalen med Bodø i Vinden

Styret har i møte 30. oktober 2020 vedtatt å forlenge partnerskapsavtalen med Bodø i Vinden til 2021. Medlemskontingenten dekkes over regionrådets driftsbudsjett. Styret har bedt om at det gjøres en evaluering av deltakelsen i 2021.

#### 4. Innspill til Nfk vedr. ny tilbudsstruktur for videregående opplæring

Styret og øvrige ordførere har gitt følgende innspill til saken i E-postmøte 5.10.2020:

«Vi viser til dialogmøte den 7. september d.å. vedrørende tilbudsstruktur for 2021 – 2024 for videregående opplæring i Nordland. Vi takker for å bli involvert i dette viktige arbeidet og ser frem til videre samarbeid.

Våre innspill består både av noen generelle overordnede betraktninger og noen mer konkrete innspill på et overordnet nivå. Dette kommer selvsagt i tillegg til innspill fra de enkelte kommunene. Salten Regionråd ønsker å gi følgende innspill til saken om ny tilbudsstruktur for videregående opplæring i Nordland:

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan mellom kommunene Bodø, Beiarn, Gildeskål, Fauske, Håbmer-Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Salten er Nord-Norges største region med om lag 84 000 innbyggere og vertskap for flere viktige næringer, blant annet marine næringer, skog- og landbruk, kraft og industri og reiseliv. Salten utgjør en sterk og viktig motor i Nordland og er en av de mest verdiskapende regionene i Nord-Norge.

Generelle betraktninger fra Salten Regionråd:

I vurderingen av fremtidens tilbudsstruktur ber vi Nordland fylkeskommune om å ikke kun se på overordnet og generalisert statistikk for befolkningsutvikling, men også hensynta faktiske tall for formidling og gjennomføring av videregående opplæring. Vi

mener det er viktig at Nordland fylkeskommune jobber aktivt for å få kunnskap om hvordan muligheten for utdanning, påvirker demografi og utvikling i Nordland. Vi mener også at ulike samfunnsmessige endringer og samfunnsutviklingsprosjekter vil ha innvirkning og betydning for prognosene for befolkningsutvikling, og sannsynligvis bidra til større befolkningsvekst enn det befolkningsframskrivingen tilsier. Eksempel på dette er blant annet jobben fram mot, og gjennomføringen av, Bodø som Europeisk kulturhovedstad 2024.

Salten og Nordland har et sterkt næringsliv innenfor mange ulike næringer, blant annet eksportrettet industri og marine næringer med behov for framtidig arbeidskraft. I tillegg er det stor mangel på blant annet lærere og sykepleiere i kommunene. Skal man kunne utvikle nye arbeidsplasser i framtiden og sikre nok lærere og sykepleiere, samt snu den negative befolkningstrenden man nå opplever i Nordland, må disse og andre næringer sikres kompetent arbeidskraft. Dette gjøres blant annet gjennom å gi gode tilbud innenfor videregående opplæring, både i by og distrikt.

Det er også viktig at de store samfunnsaktørene i Salten og Nordland har sammenfallende strategier med kommunene, for å opprettholde bærekraftige bygder og byer i Nordland. Vi ber derfor Nordland fylkeskommune om å evaluere de langsiktige effektene av å ta ned et eller flere studietilbud i distriktene. Vi har selvsagt forståelse for at det av økonomiske årsaker kan være nødvendig på kort sikt å ta ned noen av studietilbudene som finnes i Salten. På lang sikt derimot mener vi en nedleggelse av lokale studietilbud vil kunne medføre ytterligere nedbemanning av viktige fagpersoner, som der igjen vil kunne bidra til økt fraflytting og utfordringer for nærings- og arbeidslivet med hensyn til rekruttering.

I arbeidet med ny tilbudsstruktur ber vi Nordland fylkeskommune å være særlig oppmerksom på at Salten er en region med både storbyutfordringer og utfordringer i distriktene. Vi ber om at dette ses i sammenheng slik at vi unngår å sette by og land opp mot hverandre når ny tilbudsstruktur skal vurderes og besluttes.

Salten Regionråd ønsker å gi følgende innspill på et mer overordnet nivå:

- Våre VGS-elever bør gis et utdanningstilbud i sin hjemregion og nær sin hjemkommune slik at de slipper å flytte på hybel i tidlig alder. Vi mener dette er avgjørende for å kunne lykkes i arbeidet med at flest mulig ungdommer gjennomfører sitt utdanningsløp, og at dette kan forhindre frafall i videregående skole. Salten Regionråd ser også med bekymring på at enkelte utdanningstilbud har svært høy gjennomsnittskarakter for inntak, og dette gjelder særlig noen av utdanningstilbudene i Bodø.
- Alle videregående skoler bør ha studiespesialiserende tilbud. Dette for å sikre framtidig rekruttering av både lærere og sykepleiere, men ikke minst også annen type arbeidskraft som er viktig for arbeids- og næringslivet i Nordland. For å nå målet om høyere utdanningsnivå bør man også kunne tilby VG3 Påbygging til generell studiekompetanse **etter avlagt fagbrev** i de regionene hvor elevene tar sine utdanningsløp og læretid. Studiespesialiserende tilbud vil bidra til å øke utdanningsnivået, og skal Salten og Nordland kunne møte det nordnorske ressursparadokset er man helt avhengig av å løfte utdanningsnivået så vel i Nordland som i landsdelen for øvrig.

- Når det gjelder konkrete tilbudsbehov ved de enkelte videregående skolene, vil kommunene gi egne innspill/uttalelser rundt dette. Salten Regionråd mener likevel at de tilbudene som fins i dag ved de ulike videregående skolene i Salten, i størst mulig grad bør opprettholdes og styrkes. Dette ut fra hensynet til arbeids- og næringslivets behov og ved at vi ser at mange av elevene får lærlingeplass i distriktene. Vi mener også at de ulike fagtilbudene ved de enkelte skolene, så langt det lar seg gjøre, bør tilstrebes å være fullverdige utdanningsløp som bidrar til at elevene kan starte og fullføre sin utdanning ved en og samme skole. Når det gjelder for eksempel helse- og oppvekstfag, er dette et tilbud som bør vurderes lagt til alle videregående skoler i Nordland, da dette er kompetanse som etterspørres i alle kommunene og hvor kommunene i dag har store rekrutteringsutfordringer.
- Det bør videre tilbys et stort nok antall studieplasser i den enkelte bo- og arbeidsregion. I motsatt fall er vi bekymret for at de svakeste elevene vil tvinges til å ta et tilbud i andre regioner og dermed i praksis blir stående uten et skoletilbud som er gjennomførbart.
- Nordland fylkesting vedtok i 2018 i forbindelse med strategi om gjennomføring av videregående skole, at Nordland skal benytte seg av flere alternative læringsmodeller, som for eksempel Steigenmodellen ved Knut Hamsun vgs. avd. Steigen. Et slikt desentralisert tilbud skal være et supplement til tradisjonell yrkesfaglig utdanning, hvor store deler av utdanningen foregår i bedrift, og hvor man i teorien kan utdanne seg innenfor alle yrkesfaglige utdanningsprogram, kun begrenset av bedriftenes behov og ungdommens ønsker/interesser. Steigenmodellen kan være et godt alternativ for at noen elever skal få oppfylt sine førsteønsker, og at 16-åringene kan bli boende hjemme, samtidig som at næringslivet får tilgang til fagutdannet kompetanse. I den forbindelse ber vi om at Nordland fylkeskommune inkluderer Steigenmodellen, med de elevene/lærlingene og de studietilbudene som tilbys, i kunnskapsgrunnlaget til den pågående fylkestingssaken om 4 årig tilbudsstruktur for videregående utdanning. I tillegg ber vi om en evaluering av Steigenmodellen, slik at man kan vurdere om dette er en hensiktsmessig modell for noen av våre ungdommer og for arbeids- og næringslivet i respektive kommuner / regioner.
- Til sist er det ønskelig at Nordland fylkeskommune skal ha et mer aktivt forhold rundt «hybellivet» til både elever og lærlinger. I og med at mange av våre ungdommer må flytte på hybel i forbindelse med videregående opplæring, mener vi det er viktig å forsterke dette fokuset for å forhindre frafall og bidra til at flere gjennomfører sitt utdanningsløp. Det er også viktig at det legges til rette for hjemreise i helgene med offentlig kommunikasjon for de elevene som bor på hybel. Dette ved at skolene tilpasser timeplanen slik at elevene kan reise hjem med offentlig kommunikasjon på fredag, med retur søndag, uten at elevene må forlate skolen før skoledagen er over. Vi ber derfor om at Nordland fylkeskommune, som både har ansvaret for planlegging av videregående skole og offentlig kommunikasjon, tar hensyn til dette i planleggingen.»



## 5. Felles innspill til revisjonen av EUs arktiske politikk

Regionrådene i Salten, Helgeland og Vest-Finnmark har på vegne av kommunene sendt inn en felles uttalelse til revisjonen av EUs arktiske politikk 10.11.2020:

[https://salten.no/sites/s/salten.no/files/201109\\_felles\\_uttalelse\\_regionraad\\_revisjon\\_av\\_eus\\_arktiske\\_politikk.pdf](https://salten.no/sites/s/salten.no/files/201109_felles_uttalelse_regionraad_revisjon_av_eus_arktiske_politikk.pdf)

## 6. Høringsuttalelse – avgift på produksjon av fisk

Styret har 14. desember 2020 vedtatt følgende uttalelse vedrørende avgift på produksjon av fisk:

«Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan mellom kommunene Beiarn, Bodø, Gildeskål, Fauske, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. I møte 14. desember 2020 har styret i Salten Regionråd drøftet høringsnotatet om avgift på produksjon av fisk. Fra styret avgis følgende enstemmige uttalelse:

Salten Regionråd viser til at Skattedirektoratet på vegne av Finansdepartementet foreslår regler for gjennomføring av Stortingets vedtak om avgift på produksjon av fisk. Avgiften er foreslått innført med virkning fra 1. januar 2021, med første gangs innbetaling i 2022. Salten Regionråd støtter hovedtrekkene i forslaget.

Havbruksnæringen er en stor eksportnæring i Nordland og betyr mye for Nordland og Salten hvor flere av kommunene aktivt har tilrettelagt for at havbruksnæringen skal få gode vilkår for vekst og utvikling innenfor kommunenes sjø- og landarealer. Næringen har også stor betydning for verdiskaping for en rekke andre næringer som leverer varer og tjenester til havbruksnæringen. Nordland er Norges fjerde største eksportfylke hvor sjømat utgjør en stor andel av eksporten. Eksport av norsk sjømat samlet passerte i desember 2019 en verdi på mer enn 100 milliarder kroner for første gang. For Nordland utgjorde eksporten av sjømat nesten 17 milliarder kroner i løpet av året (Ref. Indeks Nordland 2020).

Produksjonsavgiften foreslås kun å omfatte fisk fra produksjonsenheter i det norske territorialfarvannet. Videre foreslås det at fisk fra både åpne og lukkede produksjonsenheter i territorialfarvannet skal være omfattet av avgiften. Salten Regionråd støtter dette forslaget.

I dag utstedes det gratis konsesjoner (null proveny til Havbruksfondet) til oppdrettsanlegg på land. Landanleggene beslaglegger store areal i strandsonen som ellers er «fredet» for bygningsmessige inngrep. Investering i landbaserte anlegg skjer i dag gjerne som en alternativ investering når det gjelder å kjøpe nye konsesjoner eller økte produksjonsrettigheter i eksisterende sjøanlegg. Dersom en ser på den gjennomsnittlige prisen som ble betalt i siste auksjonsrunde for erverv av vekst, kan investering i landbaserte anlegg bli foretrukket foran sjøanlegg.

Salten Regionråd mener derfor at det ikke vil være formålstjenlig å frita landbaserte anlegg, som produserer fisk som sendes direkte til slakting, for den aktuelle produksjonsavgiften. En slik løsning vil ikke gi økonomiske bidrag til stat, fylkeskommuner og kommuner via provenyinntekter fra salg av produksjonskapasitet-/rettigheter, og et fritak fra produksjonsavgiften vil kunne gi stimuli til ytterligere bortfall av slike inntekter. I tillegg vil det representere nye ulemper og belastninger på lokalsamfunnet som etter vårt skjønn bør kompenseres. Salten Regionråd ber derfor om at landbaserte

anlegg, som produserer fisk som går direkte til slakting, blir omfattet av produksjonsavgiften på lik linje som sjøanlegg i norske territorialfarvann.

Vi viser ellers til innspillet som Nettverk for fjord og kystkommuner (NFKK) har avgitt. Salten Regionråd støtter deres innspill til høringen.

## **B. SALTEN FRILUFTSRÅD**

### **Helsefremmende skoler**

Covid-19 situasjonen har gjort at omfanget av friluftsrådets oppsøkende aktivitet (kurs/foredrag/møter) med enkeltskoler er blitt redusert. Vi har i stedet fokusert på andre bidrag overfor lærere og skoler i Salten.

- Full fræs i Salten: 48 Saltenskolers har bedt om og fått Full-fræs arenautstyr sammen med 21 nye utfordringer. I tillegg planla vi og avtalte 28 skolearrangement i regi av friluftsrådet i januar. Forverring i covid-19 situasjonen gjorde at disse ble utsatt.
- 50 videoer med friluftstips: Disse er produsert og de fleste er publisert på YouTube og via andre sosiale medier.
- Idehefter: I samarbeid med Nordland fylkeskommune har vi produsert 2 idehefter som vil bli distribuert samtlige barnehager og grunnskoler i Nordland
- Interreg: Vi har startet relasjonsbygging og samtaler med skoleledere i Nord-Sverige med tanke på å utvikle et felles Interreg-prosjekt
- Bidrag til NFK: På oppdrag fra NFK samarbeider vi med de i arbeidet med helsefremmende skole i Nordland

Covid-19 situasjonen gjør arbeidet nokså uforutsigbar. Vi ser derfor for oss å bruke våren til alternative bidrag rettet mot skolene i tillegg til aktiviteter/kurs/møter som vi finner helsefremmende. Vi har blant annet avtalt oppstart av prosesser i Saltdal og Sørfold kommune om utvikling av rammeplaner for uteområdene. Å finne finansiering for fortsatt sterkt bidrag overfor skolene har vist seg meget vanskelig. Vi vil derfor intensivere arbeidet med å utvikle et Interreg-finansiert prosjekt med oppstart 2022.

### **Helsefremmende barnehage**

Friluftsrådet har nylig ferdigstilt prosjektet bær(e)kraft med 44 barnehager i Salten. Prosjektet resulterte i et idehefte med tips til bærekraftige aktiviteter med utgangspunkt i bær, grønnsaker og ville vekster. Ideheftet er sendt ut til alle barnehagene i hele Nordland. Prosjektet var finansiert gjennom tilskuddsordningen «miljømillionen» til Nordland fylkeskommune. Friluftsrådet opprettholder kursvirksomheten i barnehagene i den grad det lar seg gjennomføre ifht lokale og statlige smittevernregler.

### **Friluftsskoler**

Det planlegges 22 friluftsskoler i Salten i løpet av 2021 med totalt 527 deltagere (284 gratisplasser). Det vil være minst en skole i hver av medlemskommunene. Friluftsskolen er et lavterskeltilbud i skolens ferier, hvor deltagerne får en introduksjon til friluftsliv. Hovedmålgruppen er barn fra 9 – 13 år. I fjor deltok 313 barn på friluftsskole i Salten. Tiltaket er finansiert av spillemidler fra Friluftsrådenes Landsforbund.

## **Basecamp Salten**

Basecamp Salten planlegges i år i Rødøy kommune. Basecamp er et ungdomsarangement over en helg, hvor det inviteres deltagere fra alle medlemskommunene. Medlemskommunene veksler på å være arrangørkommune. Tiltaket er finansiert av spillemidler fra friluftsrådernes landsforbund.

## **Mestring i friluft for eldre**

Friluftsrådet har i år fått midler fra DAM-stiftelsen til å aktivisere eldre. Prosjektet går ut på å invitere eldre til å hjelpe til med tynning og rydding av skog i sentrumsnære områder. Friluftsrådet stiller med utstyr, kurs og deltagerne får kaffe og vafler på bål etter arbeidsinnsatsen. De vil også få muligheten til å pakke ved i sekker som de kan ta med seg hjem. Prosjektet er et pilotprosjekt og i første omgang i samarbeid med Bodø kommune.

## **Bokprosjekt: 55 forførende friluftsmål**

Vi er i innspurten på ei «praktbok» med alle de 55 forførende turmålene. Boka kommer ut i månedsskiftet februar/mars. Ordførernes turer i 2020 lenkes opp i boka med QR-koder. Kommunene vil få mellom 20 og 50 bøker hver, gratis. Resten blir salgsvare. Opplag 2000 stk.

## **Telltur.no**

Telltur.no er en elektronisk turregistreringsportal. I dag finnes det turmål fordelt på alle Salten-kommunene og det er 2841 aktive brukere. Det er flere lokale og regionale konkurranser og friluftsrådet planlegger flere «pop-up» konkurranser i løpet av året. Friluftsrådet samarbeider med kommunene og frivillige organisasjoner om å forvalte turene.

## **Ausvika friluftsområde - Bodø**

I fjor sommer fikk friluftsrådet 800 000,- til å gjøre det statlige sikrede området Ausvika, mer tilgjengelig for personer med bevegelseshemming. Det holdes nå på med byggesøknader og anbudsinnhenting. Prosjektet skal ferdigstilles i løpet av sommeren 2021 og gjennomføres i nært samarbeid med Bodø kommune. Midlene kommer fra Friluftsrådernes landsforbund og er gitt fra Miljødirektoratet til sysselsettingstiltak pga. covid-19 i statlig sikrede friluftsområder.

## **Nordlandsruta**

Friluftsrådet har påtatt seg prosjektansvaret for å videreutvikle- og markedsføre Nordlandsruta som et reiselivs- og friluftslivsprodukt. Dette som et 5-årig prosjekt som skal avsluttes 2024 i samband med at Bodø kommune er europeisk kulturhovedstad. Prosjektet er i sin helhet eksternt finansiert og da med støtte fra NFK/Statskog og startet for fullt opp 1. september. I tillegg til arbeidet med å etablere verktøy for å gjøre ruta kjent (nettsted, bøker, sosiale medier) har vi igangsatt og fått finansiert via Interreg et delprosjekt om registrering og formidling av kulturminner. Likeså arbeider vi med flere delprosjekt både i vår og andres regi.

## **Turkart**

Vi er ferdige med nytt turkart for Steigen som er klart for distribusjon og salg. Arbeidet med nytt turkart for Hamarøy er i startgropa. Her blir det også fokus på samiske navn i kartet.

## **Friluftslivets ferdselsårer**

Plan for friluftslivets ferdselsårer er en målrettet og strukturert måte å jobbe med sti-

og løypenettet i kommunene. Vi jobber nå med slike planer i Hamarøy, Bodø og Meløy. Vi har startet i Saltdal og ønsker å komme i gang i Fauske, Sørfold, Beiarn, Gilde-skål og Rødøy i 2021. Steigens plan er klar for sluttbehandling i kommunen. Planarbeidet er ikke en kommunal overtakelse av ansvar fra for eksempel frivillig sektor, men gir en oversikt for best mulig samhandling på feltet ut fra lokale forhold. Parallelt med planarbeidet jobber vi med oppdatering av grunnkartdata på stier og traktorveier i de samme kommunene. Det er svært mye feil i kartgrunlaget på disse datasettene i regionen. Dataopprettingen er viktig både for at folk skal finne fram, beredskap og arealforvaltning.

### C. FELLES ANSVAR I SALTEN

Felles Ansvar ønsker å være en samarbeidspart for alle kommunene i Salten. Selv om det ikke alltid resulterer i en kontrakt, benyttes vi ofte som «sparringspartner» av ulike samarbeidende aktører.

Covid19 har satt en del av vårt arbeide på vent, men de siste ukene har arbeidssituasjonen vært tilnærmet normal – i hvert fall opp mot enkeltungdommene. Vi merker imidlertid at politiet ikke har jobbet som «vanlig», og blant annet ikke har kunnet gjennomføre bekymringssamtaler, noe som har ført til et mindre antall ungdommer på kontrakt utenfor straffesak. I tillegg er hele det forebyggende teamet ved Bodø politihus blitt byttet ut, og det tar litt tid før ting er oppe og går. Vi ser imidlertid lyst på tida fremover, for det er flinke folk vi har fått å samarbeide med.

Felles Ansvar ønsker jo også å bidra på foredragsfronten i Salten, med aktuelle tema. I februar 2020 startet vi opp ei foredragsrekke/dialogkafe om «Ungdom og rus», for foresatte til ungdomsskoleelever. Dessverre rakk vi bare å gjennomføre på Saltstraumen- og Rønvik skole, før Covid19 satte en stopper for resten av foredragene. Vi startet optimistisk opp igjen i oktober med besøk på 9. trinnet på Tverlandet skole. Her møtte vi alle 9. klassingene på dagtid og foresatte på kveldstid. I tillegg var vi på Ørnes videregående skole og snakket om nettvett med elevene på 1.trinn. Selv om vi på nyåret på nytt måtte utsette ytterligere foredrag på grunn av Covid-restriksjoner, var det artig å møte ungdom og foreldre - og hyggelig med gode tilbakemeldinger på opplegget. Vi krysser fingrene for at vi snart kan være i gang igjen.

Vi ser et behov for å øke foreldrekompetansen, og dette er noe vi jobber kontinuerlig med. Økt kompetanse og trygghet hos foresatte, gir store gevinster for ungdommen. I tillegg er det å bedre det tverrfaglige samarbeidet, for å kunne sette inn best mulig hjelp, tidligst mulig, noe vi har fokus på. I høst var Fauske et satsningsområde, og vi bidro med våre erfaringer for å få samordnet ulike tjenester. Vi bisto blant annet med å finne løsning på en konflikt på videregående skole mellom jentegrupperinger, med et tett og godt samarbeid mellom Konfliktråd, skole, foresatte og oss. I november deltok vi på et samarbeidsmøte med kommunalsjef, barnevernsleder, NAV-sjef og elevinspektør ved videregående skole. Håpet er å komme i gang med «Tidlig Tverrfaglig Innsats» så snart vi fysisk kan møtes igjen.

---

**SR-sak 06/21-b      ORIENTERINGER FRA RÅDMANNSGRUPPA**

---

Orientering om aktuelle saker vil bli gitt i Regionrådets møte.

**Forslag til vedtak:**

Salten Regionråd tar saken til orientering.

Bodø, den 4.2.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

Heidi Robertsen  
prosjektkoordinator

## SR-sak 07/21 INNMELDTE SAKER FRA KOMMUNENE

Under dette punktet gis det anledning til å ta opp saker som den enkelte kommune ønsker drøftet / vedtatt i Regionrådet. Slike saker kan være:

- forslag til felles uttalelser,
- innspill til regional og statlig myndighet,
- prosjektideer,
- etc.

Det gis også anledning under dette punktet å ta opp saker i egen kommune hvor det ønskes regional drahjelp.

---

### a) Fra Fauske kommune v/ordfører er følgende sak meldt inn til møtet

#### Støtte til uttalelse fra Fauske kommune

Fauske kommune v/ordfører ber om at Salten Regionråd slutter seg til følgende uttalelse:

#### **Investeringskostnader i forbindelse med etablering av Sjunkehatten folkehøgskole**

Siden 2011 har det pågått et omfattende arbeid for å etablere Sjunkehatten folkehøgskole, i nær sameksistens med Valnesfjord helsesportsenter og Nasjonal kompetansetjeneste for barn og unge med funksjonsnedsettelse. Fauske kommune er prosjekteier og har drevet fram prosjektet fra idèstadiet til øremerkede midler på statsbudsjettet. Prosjektet er enda i forprosjekt i påvente av å få på plass en finansieringspakke for skolebygget. Først når det statlige investeringsstilskuddet er bevilget, kan SHFHS gå over i hovedprosjekt og etablering. Historisk sett har det tatt 5-10 år å etablere en ny folkehøgskole, prosjektet er nå inne i sitt tiende år.

Gjeldende driftstilskudd (husleietilskuddet) for folkehøgskoler, kan betjene et låneopptak på 49 912 384,-. Investeringskostnadene for etableringen av skole og internatbygg er satt til 189 912 384,-. Prosjektet har hele tiden vært tydelig på at et premiss for etableringen, er at det bevilges et statlig investeringsstilskudd på 100 000 000 kr. Prosjektet har påtatt seg å fremskaffe en egenkapital på 40 millioner kroner. Per tiden har man fremskaffet halve beløpet, med bidrag fra SKS, Rørlegger'n, Fauske Bygg, Nordland fylkeskommune, Iris-fondet og Fauske kommune. Prosjektet har mottatt øremerkede midler til planlegging av oppstart, direkte over statsbudsjettet i 2019 og 2020.

SHFHS må ha på plass en statlig finansieringspakke for å etableres. Ved en statlig investeringsstøtte kan skolen etableres med driftsbudsjett basert på ordinære tilskuddsordning for drift av folkehøgskoler. I statsbudsjettet for 2021 viser utdanningskomiteen til merknad fra Prop 1. S av 2020 om Sjunkehatten Folkehøgskole hvor de fikk videreført oppstartstilskudd i 2020 på samme nivå som i 2019.

“Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen har foreslått å videreføre oppstartstilskudd til Sjunkehatten også i 2021. Flertallet er positive til etableringen av Sjunkehatten folkehøgskole og peker på at planene om etablering kan gi et viktig bidrag for at flere kan gå på folkehøgskole. Flertallet peker på at videre vurdering av tilskudd må skje

på lik linje med andre prosjekt, og innenfor rammene av dagens tilskuddsordninger.” I statsbudsjett for 2021 har regjeringen valgt å se bort fra det faktum at det er et behov for statlig investeringsstøtte til etableringen av skole og internatbygg. Statlig investeringstilskudd er avgjørende for at skolen gis mulighet til å driftes basert på gjeldende driftstilskudd for folkehøgskoler. Øremerkede midler har allikvel vært bevilget over tre år og gjøres til tross for at behovet for statlig investeringsstøtte har vært kommunisert åpent gjennom hele prosjektet.

Salten regionråd stiller seg bak etableringen av Sjunkhatten folkehøgskole og medlemmene vil i felleskap og hver for seg, jobbe politisk for å få på plass finansielle rammer som gjør at Sjunkhatten folkehøgskole etableres ut fra gjeldende framdriftsplan, med åpning i kulturhovedstadsåret 2024.

---

Fauske kommune vil orientere om saken i regionrådets møte.

### **b) Fra Saltdal kommune v/ordfører er følgende sak meldt inn til møtet**

#### **Midtre Nordland nasjonalparkstyre - Besøkssenter nasjonalpark Nordland ved Nordland nasjonalparksenter – politisk prosess for å rette opp finansieringsmodellen**

##### NOTAT – POLITISK PROSESS FOR Å RETTE OPP FINANSIERINGSMODELLEN

Ansvarlige ledere, Inge S. Ingvaldsen, sekretariatsleder Midtre Nordland nasjonalparkstyre (MNNPS) Kari Nystad-Rusaanes, daglig leder Nordland nasjonalparksenter (NNPS) – som eier av anlegg og ansvarlig for autorisasjonen for Besøkssenter nasjonalpark Nordland Benny Sætermo, faglig leder Besøkssenter nasjonalpark Nordland (BNN)

Nordland nasjonalparksenter er en stiftelse med følgende rådsmedlemmer; Bodø kommune, Saltdal kommune, Fauske kommune, Sørfold kommune, Hadsel kommune, Sortland kommune, Lødingen kommune, Rana kommune, Hattfjelldal kommune, Grane kommune og Beiarn kommune, Fylkesmannen i Nordland, Norges Naturvernforbund Nordland, Forum for natur og friluftsliv, Nord Universitetet, Statskog SF, Den Norske Turistforeningen, Nordland Reindriftssamers Fylkeslag, Nordlandsmuseet, Arran Lulesamiske senter, Helgeland museum, Saltdal Bondelag, Saltdal Regionråd, Saltdal bonde- og småbrukarlag, Adde Zetterquist kunstsamling, Saltdal turlag.

Midtre Nordland nasjonalparkstyre involverer kommunene Bodø, Rana, Meløy, Beiarn, Fauske, Sørfold, Rødøy, Saltdal og Gildeskål, samt Nordland Fylkeskommune og sametinget.

I brev datert 11. juni 2010 fra statsråden i miljøverndepartementet ble det vedtatt at det skulle etableres et nasjonalparkstyre for Saltfjellet-Svartisen, Junkerdal, Rago, Sjunkhatten nasjonalparker. Senere kom også Lahko nasjonalpark. Dette samt landskapsvernområder og en rekke naturreservater forvaltes i dag av nasjonalparkstyret.

Med all respekt for at koronasituasjonen påkaller politikeres oppmerksomhet på uhyre mange samfunnsområder. Det viktigste handler om liv og helse, men mange mister også sine jobber og mange lag av samfunnet vakler. Midtre Nordland nasjonalparkstyre og

Nordland nasjonalparksenter problemstilling ligger på et annet plan, men handler om å styrke vår region (både Salten og Nordland) for å ivareta det betydelige statlige ansvaret for våre nasjonalparker. Det berører flere politikkområder; næring, kunnskap, kultur og miljø. Så vel som Folkehelse gjennom friluftsliv, jakt og fiske. Nasjonalparkforvaltning og tilhørende tiltak/tilrettelegging for bruk og verdiskapning, oppsyn og nasjonalparkformidling er kraftig underfinansiert i vår region og har vært det siden 2010.

***Midtre Nordland har spart staten for betydelige kostnader ved å organisere et så stort styre, og har siden den tid tatt/fått stadig mer ansvar uten tilsvarende påfyll av varige/forutsigbare driftsmidler.***

Miljødirektoratet er fullt oppdatert på situasjonen, men mener de ikke har verktøy for å rette opp denne skjevheten, annet gjennom vilkårlig prosjektfinansiering. Dialog mellom Miljødirektoratet og Klima- og miljødepartementet om dette forholdet bør tillegges politisk trykk fra Regionrådet.

Ansvaret utgjør 11 % av Norges totale nasjonalparkareal, som tilgodeses ved årlig søknad til Miljødirektoratet. Totalt areal 4363 kvadratkilometer:

- 12 % av Nordlands areal
- 100% av Østfold og Akershus
- 200% av Vestfold
- 11,1% av alle norske nasjonalparker i areal
- 12,5% av alle norske nasjonalparker i antall

Vår påstand er at ressursfordelingen skjer helt uten vurdering på det totale ansvaret. Det reelle behovet synes ikke kommunisert til politisk nivå, som vi nå må bidra til en endring av. Lokale, regionale og nasjonale politiske nivåer må etablere en felles kunnskapsplattform for å føre denne dysfunksjonen inn på riktig spor. Endring MÅ skje gjennom politisk arbeid. Enten med større bevilgning totalt til Midtre Nordland eller en konkret omdisponering av midler sammen med verbalføring i stortingsproposisjon.

Ved Nordland nasjonalparksenter (NNPS) finner vi blant annet;

- Sekretariatet for Midtre Nordland nasjonalparkstyre (MNNPS) - faste og langsiktige leietakere hos NNPS. o Ansvar; Nasjonalparkforvaltning/tilrettelegging/tiltak og saksbehandling for Saltfjellet-Svartisen, Junkerdal, Låhkó, Sjunkehatten og Rago i tillegg til 11 andre små og store verneområder. Nasjonalparkstyret har fire faste nasjonalparkforvalterstillinger, som ble tildelt ved opprettelsen av den nye lokale forvaltningsmodellen. Etter at forvaltningsmodellen ble innført har det også blitt innført store og krevende arbeidsprosesser i blant annet utforming av besøksstrategier. Nasjonalparkstyret ba sine kommuner komme med tilbakemelding på hvordan de synes den nye modellen svarte til forventningene, og felles for nesten alle kommuner er at de ønsker nasjonalparkforvalterne mer fremoverlente og til stede i sine kommuner. Dette er et ønske som er vanskelig å innfri med dagens ressursituasjon. Man ser nasjonalparker som Reisa har to nasjonalparkforvaltere, på et areal som er 1/3 av Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark alene. Det er også landskapsvernområder mindre enn Saltfjellet og Gåsvatnan som har egne verneområdeforvaltere. Det bør være et mål om at det bør være minst én nasjonalparkforvalter pr verneområde i tillegg til én felles og informasjon-/kommunikasjonsressurs (kan deles med BNN). MNNPS kjøper videre tjenester for oppsyn og formidling. Handlingsplan for styrket forvaltning av verneområder sier at et av grepene for å nå styrket forvaltning er å



ansette flere nasjonalparkforvaltere. Det er på høy tid at det legges flere stillinger til Midtre Nordland nasjonalparkstyre, slik at man kan imøtekomme kommunenes ønske om økt tilstedeværelse, bedre besøksforvaltning og tettere dialog med interesser i og rundt nasjonalparkene.

- Det autoriserte besøkssenteret for nasjonalpark (BNN) – en fagavdeling ved NNPS. o Ansvar; Nasjonalparkformidling og naturveiledning om Saltfjellet-Svartisen, Junkerdal, Lahkó, Sjunkehatten og Rago overfor skoler, barnehager, lokalbefolkning og stimulere lokal verdiskapning. I dag får sentret et flatt driftstilskudd og én stilling som naturveileder, resten av aktivitet er prosjektfinansiert fra år til år. Mål (anslag): 1 naturveileder per nasjonalpark, samt informasjon- /kommunikasjon som kan deles med MNNPS.
- SNO (Statens naturoppsyn) og Statskog Fjelltjenesten o Ansvar; Oppsyn og tiltak/tilretteleggingsoppgaver i Saltfjellet-Svartisen, Junkerdal, Lahkó, Sjunkehatten og Rago i tillegg til andre verneområder.
- En ansatt SNO og en ansatt Statskog. Mål (anslag); 1 person oppsyn per verneområde. Et komplett forvaltningsknutepunkt med faglig og praktisk samarbeid finnes altså på Storbjord i Saltdal, midt mellom Junkerdal og Saltfjellet-Svartisen nasjonalparker. Stordriftsfordeler og synergier er åpenbare i et slikt fellesskap, som nå utgjør 18 personer og vi er kompetansemessig rigget for oppgaven, men mangler kapasitet.

Dette er kompetansearbeidsplasser til nytte for vår region, og utgjør nå en kritisk masse, som er tiltrekkelige på andre aktører, blant annet er reindriftsseksjonen ny leietaker fra i sommer. Møteplassen er uovertruffen og det arbeides med noen forbedringer rundt det. Autorisasjonen gis til BNN hvert femte år og reautorisasjon skal skje i 2021, som gir en god anledning til å ta tak i denne problemstillingen. Finansieringen følger av kap 1420 og post 85 i statsbudsjettet. Kommunene har store forventninger til oss på dialog, forvaltning, formidling og oppsyn. Med de ressursene det rådes over i dag (folk og penger) klarer de ikke å innfri dette behovet, ei heller forløse verdiskapingspotensialet i nasjonalparkene våre.

Styrket finansiering av både MNNPS og NNPS/BNN betyr:

- Næringsutvikling med forutsetning for mer bærekraftig tilrettelegging og tiltak, som igjen vil stimulere attraktiviteten for vår region, både fra det regionale, nasjonale og etter hvert det internasjonale reise- og opplevelsesmarkedet.
- Sikring og tiltrekking av kritisk viktig kompetansearbeidsplass i regionen
- Forsvarlige og gode prosesser for fortsatt lokal beslutning og forvaltning av store verdier.
- Betydelig nytte for kommuner som er tilknyttet nasjonalparkene i Midtre Nordland, blant annet med etablering av satellitter for kunnskap, pedagogiske opplegg og opplevelser.

### **Forslag til vedtak:**

Styret i Salten Regionråd tar dette politisk opp med Nordland Fylkeskommune, Sametinget og videre opp mot Klima- og miljødepartementet.

### **c) Fra Beiarn kommune v/rådmann er følgende sak meldt inn til møtet**

### **Orientering om prosjektet «Velg melk i Nordland»**

Beiarn kommune har sagt ja til å være søker på et toårig prosjekt rettet mot melkebruk i Nordland med under 30 årskyr. Prosjektet heter «Velg melk i Nordland» og Astrid Olsen fra Nordland Bonde- og småbrukarlag har fått mange med seg på laget, blant annet TINE, Nordland fylkeskommune og Statsforvalteren.

Landbruksnæringen har flere typer utfordringer og det vil i regionrådets møte bli orientert om prosjektet.

Statsforvalter v/Magne Totland og Nordland Bonde- og småbrukarlag v/Astrid Olsen vil presentere prosjektet.

**Forslag til vedtak:**

Salten Regionråd tar saken til orientering.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

## SR-SAK 08/21    PROSJEKTSTRATEGI ETT DIGITALT SALTEN

### Innledning

Prosjektet «Ett digitalt Salten» startet opp 1. august 2020 og legger nå frem utkast til prosjektstrategi som skal gi retning for satsingen.

### Bakgrunn

Styret gjorde følgende vedtak i sitt møte 24. januar 2020 i Styre-sak 06/20, med orientering til regionrådet i møte 13. februar i SR-sak 07/20:

1. Prosjekttittel endres til «Ett digitalt Salten».
2. Rammeverket skal ta utgangspunktet i Stortingingsmeldingen «Digital agenda for Norge — IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet», den nasjonale strategien «Én digital offentlig sektor» og KS's digitaliseringsstrategi for kommuner og fylkeskommuner, og gjøre nødvendige tilpasninger til Salten.
  - Hovedmål/visjon: Enklere hverdag for innbyggere og næringsliv i Salten
  - Delmål:
    - Økt digital kompetanse og deltakelse
    - Bedre tjenester
    - Effektiv ressursbruk
    - Økt verdiskaping
  - Ledelse, struktur, kultur og endringskompetanse er de bærende elementene for å lykkes i prosjektet.
  - Det bør utvikles innhold/mål under hvert innsatsområde som skal bidra til å nå delmål og hovedmål/visjon.
  - Det er behov for å definere en handlingsdel som skal beskrive hva som bør gjøres for å komme raskere i mål med digitaliseringen i kommunene.
  - Forankring, fullmakt, delegasjon og ressurser er viktige suksesskriterier for å lykkes med strategien.
3. Referansegruppens rolle og mandat er følgende;
  - a. Referansegruppen endres til å være ei ressursgruppe.
  - b. Ressursgruppens mandat vil være:
    - i. Å være en støtte for prosjektleder i faglige problemstillinger, og bidra til forankring inn mot kommunene
4. Følgende fremdriftsplan legges til grunn frem til prosjektleder er på plass:
  - a. Stillingen utlyses etterkant av styremøte med søknadsfrist 23.02.2020
  - b. Det nedsettes et ansettelsesutvalg som bidrar i intervjuprosessen. Styret ansetter i siste instans. Følgende foreslås å delta i ansettelsesutvalget sammen med daglig leder:

- i. Frode Nilsen, Bodø kommune
  - ii. En tillitsvalgt
- c. Det legges fram orienteringssak til regionrådet 13. februar
  - d. Det tas sikte på å ha prosjektleder på plass senest 1. juli
5. Prosjektleder
- a. ansettes i Salten Regionråd og rapporterer til daglig leder.
  - b. skal ha sitt kontorsted hos Salten Regionråd
  - c. skal jobbe tett sammen med alle ti kommunene og «hospitere» i alle kommunene i prosjektperioden.

### Beskrivelse

Prosjektet startet opp 1. august 2020 og har i tiden frem til nå jobbet med å utvikle en prosjektstrategi som skal gi føringer for hvordan Salten Regionråd i samarbeid med kommunene skal jobbe videre for å oppnå visjonen om en «*Enklere hverdag for innbyggere og næringsliv i Salten*».

Ressursgruppen har deltatt i to møter siden oppstarten og har kommet med gode og konstruktive innspill til prosjektstrategien. Hovedpunktene i dokumentet ble presentert for Rådmanns- og kommunedirektørutvalget og regionrådet den 16. og 18. september 2020.

Dokumentet beskriver hvordan man tenker å gjennomføre prosjektet for å oppnå visjon og mål, og hvordan «Ett digitalt Salten» har sin kobling opp mot nasjonale og regionale strategier. Visjonen «*Enklere hverdag for innbyggere og næringsliv i Salten*» operasjonaliseres gjennom fire delmål med tilhørende indikatorer på måloppnåelse. Hvordan bedre tjenester kan se ut for innbyggerne i fremtiden, beskrives godt gjennom filmen «Historien om Tim».

Handlingsdelens hovedaktiviteter vil rulleres årlig slik at resultater og leveranser kan defineres i løpet av prosjektperioden basert på utviklingen nasjonalt, i kommunene og ut fra eventuelle endringsbehov som avdekkes underveis i prosjektperioden.

### Vurdering

Det er viktig at prosjektet får en god start der retning og måloppnåelse er godt forankret i Styringsgruppen og hos prosjektleder. Det er utfordrende å beskrive resultater og leveranser på et detaljert nivå på nåværende tidspunkt da utviklingen innenfor digitalisering går raskt. Ser man dette i kombinasjon med at Saltenkommunenes ståsted er noe variert, må det gis rom for at prosjektet må bruke tiden frem mot sommeren 2021 på å operasjonalisere handlingsdelen ytterligere.

Prosjektleder vil gjennom hospitering i kommunene og en kartleggingsundersøkelse opparbeide seg kunnskaper om kommunenes ståsted og planer. Således kan handlingsdelen utvikles videre i tråd med nasjonale føringer og kommunale behov.

Styringsgruppen vil orienteres og involveres i de viktigste beslutningspunktene som øverste besluttsende myndighet i prosjektet. Viktige beslutninger vil være i forbindelse med rullering

av handlingsdelen, resultatoppnåelse og eventuelle avvik. Salten Regionråd og Rådmanns- og kommunedirektørutvalget vil også holdes orientert underveis i prosjektet.

### **Styrets behandling**

Styret behandlet saken i møte 30. oktober 2020 under Styre-sak 48/20.

Styret fungerer som styringsgruppe for satsingen og har gjort følgende enstemmige vedtak:

- 1. Styret vedtar prosjektstrategi for «Ett digitalt Salten 2020-2023» med de innspill som framkom i møtet.*
- 2. Prosjektstrategien legges frem for regionrådet som orienteringssak i møte den 19. november.*

### **Forslag til vedtak:**

Salten Regionråd tar saken til orientering.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

Tom Erik Holteng  
Prosjektleder

### **Vedlegg:**

Prosjektstrategi «Ett digitalt Salten 2020-2023»

## SR-SAK 09/21                      PROSJEKTPLAN 2020 – 2023 FOR SAMFERDSEL I SALTEN

### Innledning

Saken gjelder prosjektplan for perioden 2020 – 2023 for prosjektet «Samferdsel i Salten».

### Bakgrunn

Salten Regionråd vedtok i junimøtet 2019 å igangsette et (nytt) treårig samferdselsprosjekt (SR-sak 20/19 «Samferdsel i Salten – oppfølgingssak»).

Prosjektet er finansiert gjennom Iris-fondet med 4 mill. kr over tre år. Sekretariatet gjennomførte en rekrutteringsprosess vinteren 2020, og har ansatt prosjektleder på full tid fra og med 1. september 2020.

Prosjektleder har arbeidet med å gjøre seg kjent med pågående planprosesser og utviklingsprosjekter samt relevante aktører, og er koblet inn på konkret arbeid med bl.a. prosessene knyttet til Nasjonal transportplan (NTP) og Regional transportplan (RTP).

Parallelt er det utarbeidet en prosjektplan for prosjektet, som bygger på vedtaket fra juni 2019, Saltenstrategiene og de utfordringer og muligheter innenfor samferdsel som er kartlagt så langt.

### Beskrivelse

Den foreslåtte prosjektplanen gjennomgår bakgrunn og presiserer målsetting for det treårige prosjektet. I tillegg adresseres viktige eksterne drivere/rammer og relevante strategier/arbeidsform. Prosjektplanen inneholder videre en plan for organisering, aktiviteter og framdriftsplan, budsjett og rapportering. Styret er definert som styringsgruppe for prosjektet.

### Vurdering

Prosjektet «Samferdsel i Salten» utgjør tredje periode med samferdselsprosjekt i regi av Salten Regionråd siden 2001. Dette indikerer at arbeid med samferdsel i stor grad er en løpende oppgave for regionrådet. Prosjektet «Samferdsel i Salten» er et prosjekt i den forstand at det har en definert start og slutt, dedikerte ressurser og noen hovedmål, men det er likevel utfordrende å definere helt spesifikke resultatmål for prosjektet. Målformuleringen i prosjektet er dermed nokså overordnet, og definerer like mye en rolle som et prosjektmål.

En ny «Transportplan for Salten» er en konkret leveranse, mens de øvrige leveransene i stor grad dreier seg om å fremme Saltens interesser og posisjonere regionen i nasjonale og regionale (fylkeskommunen) prioriteringer på kort og lang sikt. I tillegg kan det arbeides med noen konkrete utviklingsprosjekter, men det er for tidlig på dette stadiet å peke på hvilke konkrete prosjekter det bør arbeides med, og hva man forventer ut av dette. Dette vil bli klarere i løpet av arbeidet med Transportplan for Salten.

Det er et stort antall prosjekter og initiativer på gang i Salten innenfor samferdsel. I forhold til tidligere samferdselsprosjekter i regi av Salten Regionråd, er det derfor viktigere denne gang å finne en posisjon hvor prosjektet kan gjøre en forskjell i forhold til alle eksisterende initiativer, samt å definere områder hvor det er behov for nye tiltak. Et gjennomgående tema som allerede utpeker seg, er behovet for å utvikle bærekraftige transportløsninger. Dette av hensyn til klimautfordringer generelt, men også for å sikre at regionen ikke får en konkurranseulempe fordi våre transportløsninger ikke er tilstrekkelig bærekraftige. Innenfor dette temaet er det relevant å fokusere både på nye energiformer (elektrifisering, hydrogen) innenfor alle transportmoduser (tog, fly, vei, sjø), særlig fokus på jernbane, mer miljøeffektive transportløsninger av f.eks. marine produkter, bærekraftige kollektivløsninger – spesielt i distriktene, osv. Også økt involvering av forsknings- og innovasjonsmiljøer vil være en mulig dimensjon i dette arbeidet.

Det legges opp til rapportering med mulighet for nye prioriteringer og styringssignal i løpet av prosjektperioden.

### **Styrets behandling**

Styret behandlet saken i møte 30. oktober 2020 under Styre-sak 49/20.

Styret fungerer som styringsgruppe for satsingen og har gjort følgende enstemmige vedtak:

- 1. Styret vedtar prosjektplan 2020 - 2023 for samferdsel i Salten.*
- 2. Prosjektplanen legges frem for regionrådet som orienteringssak i møte den 19. november.*

### **Forslag til vedtak:**

Salten Regionråd tar saken til orientering.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

Per Gaute Pettersen  
prosjektleder

### **Vedlegg:**

Prosjektplan 2020 – 2023 Samferdsel i Salten

## SR-SAK 10/21

# INNSPILL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 – 2033 FOR NORDLAND

### Innledning

Nordland fylkeskommunes har invitert kommuner og interkommunale råd til å gi innspill til planprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 (heretter kalt RTP). Fylkeskommunen ønsker at kommunene gir innspill via sine interkommunale politiske råd (regionråd).

Salten Regionråd sendte ut invitasjonen fra fylkeskommunen til alle Salten-kommunene 17. desember, med frist til 18. januar for å gi innspill. Salten Regionråd har mottatt innspill fra åtte kommuner, og leverer et samlet innspill til Nordland fylkeskommune. I tillegg ventes det at noen av kommunene leverer egne innspill også direkte til fylkeskommunen.

Innspillet fra Salten Regionråd er basert på de nylig vedtatte Saltenstrategiene, tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og Regional Transportplan, øvrige utredninger og analyser, og ikke minst på innspillene fra kommunene i Salten fra januar 2020.

I henhold til bestillingen fra Nordland fylkeskommune er innspillet avgrenset til å gjelde hovedutfordringer på transportområdet, spesifikt de:

1. Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
2. Største utfordringene i dag og i framtiden
3. Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i framtiden

Innspillet inneholder således ikke konkrete prosjekter eller tiltak, med forutsetning om at det gis anledning til en ny innspillsrunde om dette i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplan til høsten.

Det legges opp til at innspillet behandles i Regionrådet i februar, og sendes til Nordland fylkeskommune innen fristen 1. mars.

I tillegg til denne innspillsrunden, forventes en høringsrunde på selve planprogrammet rundt april, en ny innspillsrunde på konkrete prosjekter (til handlingsplan) i høst, og også den med påfølgende høring av handlingsplanen. RTP 2022-2033 skal etter planen vedtas av Fylkestinget i desember 2021.

### Beskrivelse

Regional transportplan Nordland (RTP) rulleres hvert fjerde år, og består av en strategisk del og et handlingsprogram. Formålet med RTP er å sikre ønsket utvikling innen transportområdet i hele Nordland fylke, og vil gjelde både fylkeskommunens og statens ansvarsområder.

RTP skal ivareta både innbyggere, arbeidspendling, øvrige reisende og næringslivet sine transportbehov når det gjelder trafiksikkerhet, framkommelighet, beredskap,



transportsikkerhet og mobilitet. RTP skal omhandle alle transportformer, det vil si myke trafikanter, buss, båt, bil, ferje, fly og bane.

Virkemidlene under de forskjellige transportformer skal sees i sammenheng og det skal settes søkelys på helhetlige transportkorridorer. Dette gjelder både drift, vedlikehold, investeringsprosjekter, tiltak og transportløsninger. RTP skal koordineres med prosessen knyttet til kommende Nasjonal transportplan 2026-2037 (NTP), og skal være en effektiv premissgiver for fylkeskommunens innspill til NTP.

Den endelige RTP-en vil inneholde en strategisk del og en handlingsdel. Den strategiske delen inneholder mål for alle relevante deler av transportsystemet i Nordland, samt strategier og tiltak for å nå de overordnede målene. Dette utgjør også et grunnlag for fylkeskommunens innspill til prosesser og planarbeid - både i stat og kommune.

Handlingsprogrammet inneholder prioritering av konkrete tiltak og investeringer de første fire årene i perioden. Herunder også investeringsplaner for fylkesvegnett og fergesamband.

Mer informasjon om RTP (både nåværende plan og arbeid med ny plan) finnes på Nordland fylkeskommunes nettsider her:

- Gjeldende RTP 2018-2029: <https://www.nfk.no/f/p34/ife10c334-3302-4c52-9ed1-09ff7c5e7d4a/regional-transportplan-2018-2029.pdf>
- Tilhørende handlingsprogram: <https://www.nfk.no/f/p34/ia3628bd8-db1d-4310-81df-2c039f01ab28/regional-transportplan-2018-29.pdf>
- Informasjon om arbeidet med kommende RTP: <https://www.nfk.no/tjenester/samferdsel/samferdselsplanlegging/regional-transportplan/>

### **Vurdering:**

Proessen rundt Regional Transportplan er viktig for å få forankret Saltens behov på kort og lang sikt. Dette vil danne grunnlaget for senere prioriteringer både i RTPs handlingsprogram, fylkeskommunens økonomiplaner og de årlige budsjetter. Den vil også ha betydning for fylkeskommunens framtidige innspill til Nasjonal Transportplan.

Det foreslåtte innspillet er utarbeidet i tråd med Saltens strategier og tidligere prioriteringer, og basert på de innspill som er kommet fra kommunene.

### **Styrets behandling**

Styret behandlet saken i møte 29. januar 2021 under Styre-sak 06/21. Styret legger den fram for regionrådet med følgende

### **Forslag til vedtak (innspill):**

#### **Innledning**

Nordland fylkeskommune har invitert kommuner og regionråd / interkommunale råd til å gi innspill til planprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 (heretter kalt RTP). Salten Regionråd har mottatt innspill fra kommunene, og leverer et samlet innspill til Nordland fylkeskommune. I tillegg ventes det at noen av kommunene leverer egne innspill. Innspillet fra Salten Regionråd er basert på de nylig vedtatte Saltenstrategiene, tidligere vedtatte prinsipper for samferdselsprioriteringer og innspill til hhv. Nasjonal Transportplan og

Regional Transportplan, øvrige utredninger og analyser, og ikke minst på innspillene fra kommunene i Salten fra januar 2020.

I henhold til bestillingen fra Nordland fylkeskommune er innspillet avgrenset til å gjelde hovedutfordringer på transportområdet, spesifikt de:

1. Viktigste transportbehovene i dag og i framtiden
2. Største utfordringene i dag og i framtiden
3. Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene i framtiden

Innspillet inneholder således ikke konkrete prosjekter eller tiltak, med forutsetning om at det gis anledning til en ny innspillsrunde om dette i forbindelse med utarbeidelse av handlingsplan til høsten.

### Kort om Salten

Salten består av de 10 kommunene Beiarn, Bodø, Fauske, Gildeskål, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. Regionen har knapt 85.000 innbyggere og er fylkets og landsdelens mest folkerike region. Regionen er svært sammensatt både geografisk, demografisk og næringsmessig. Dette gjør at transport- og samferdselsbehov også er nokså ulike.

Geografisk er kystkommunene preget av øyer og fjorder som vanskeliggjør gode vegforbindelser, og som stiller krav til sjøtransport, ferge og hurtigbåtforbindelser - i tillegg til veg. I indre del av regionen er samferdsel primært basert på veg eller bane, med utfordringer i form av store avstander, regularitet, framkommelighet og sikkerhet – spesielt vinterstid.

Demografisk utgjør Bodø et tyngdepunkt med 62% av befolkningen, og byen har helt andre samferdselsutfordringer enn resten av regionen. Dette gjelder både kapasitet, kollektivløsninger og ikke minst knutepunktsfunksjoner både innenfor luftfart, jernbane, veg, ferge og hurtigbåt – både for person- og godstransport. Som administrasjons- og servicesenter og transportknutepunkt har Bodø nav-funksjoner for store deler av fylket og landsdelen.

Kommunene rundt Skjerstadvfjorden (Bodø, Fauske, Saltdal), sammen med Sørfold, utgjør 81% av befolkningen. Fauske har også viktige knutepunktsfunksjoner på veg og bane, og ikke minst i overgangen mellom disse. Fauskes senterfunksjon og bystruktur aktualiserer også nye samferdselsløsninger for selve tettstedet.

I søndre del av regionen utgjør Meløy et tyngdepunkt med samhandling mot nabokommunene Rødøy og Gildeskål. Gildeskål har samtidig en sterk knytning til Bodø, mens Rødøy også samhandler sørover mot Helgeland. I Beiarn og nordre del av Salten (Hamarøy og Steigen) er det store avstander både internt, til nabokommuner og til regionsenter. Hamarøy samhandler også mot naboregioner i nord og vest.

Mens Bodø og i noen grad Fauske har bymessige problemstillinger knyttet til kapasitet, kø og kollektivløsninger, preges de øvrige kommunene (og også store deler av Bodø og Fauske) primært av spredt befolkning og store avstander både internt til kommunesenter og til regionsenter.

**Næringsmessig** er det store variasjoner, med sterke industrimiljøer i Meløy, Sørfold, Saltdal, Fauske, Bodø og også i Hamarøy. Disse har varierende godstransportbehov langs vei, sjø og bane, og flere aktører benytter private eller offentlige industrikaier med potensial som knutepunkt for sjøtransport til/fra regionen.

Marine næringer (både oppdrett og fiskeri) er representert i praktisk talt hele regionen, men særlig i ytre del av regionen. Lakseslakterier med stort og økende transportbehov på vei finnes i Steigen og Gildeskål, mens fiskerier stiller krav til gode fiskerihavner.

Av transportkrevende produksjonsnæringer for øvrig, nevnes eksisterende og framtidige mineralnæringer, næringsmiddel, trevirke, nye muligheter innenfor vareproduserende industri, og ikke minst reiseliv. På toppen av dette kommer transport av dagligvare-, forbruks-, bygge- og investeringsvarer, renovasjon, post, etc. En svært stor andel av transportarbeidet i Salten er transitt gjennom regionen, langs E6, RV77, RV80 og Fv17, med ferge til/fra Lofoten, med jernbane til/fra Bodø og Fauske og med fly.

### Saltenstrategier og prioriteringer

Salten Regionråd har nylig vedtatt Saltenstrategier for 2020-2024, med tre fokusområder:

1. Attraktivitet: bolyst og identitet,
2. Bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling
3. Infrastruktur og kommunikasjon.

Infrastruktur og kommunikasjon er en viktig driver for de to øvrige fokusområdene, og innebærer å forsterke naturlige BAS-områder i Salten, videreutvikle infrastruktur og smarte kommunikasjonsløsninger, utvikle Bodø som regionsenter og utvikle transportknutepunktene Bodø og Fauske. Salten Regionråd har etablert prosjektet Samferdsel i Salten som bl.a. skal følge opp dette fokusområdet.

I tidligere prioriteringer til Nasjonal Transportplan, har Salten Regionråd definert følgende prinsipper for prioritering av samferdselsprosjekter:

1. Liv, helse og samfunnssikkerhet: Dette innebærer vedlikehold og opprusting av ulykkesbelastede og rasutsatte strekninger, kritiske strekninger med tanke på beredskap og samfunnssikkerhet, samt gode løsninger for myke trafikanter.
2. Verdiskaping: Dette innebærer transportløsninger som muliggjør utnyttelse av råvarer som fisk, vannkraft, mineraler mm. Slike næringer er bærebjelken i bosettingsmønsteret i Salten, og danner livsgrunnlaget for mange kommuner. Det betyr også at dersom nye store næringsetableringer kommer, må en kunne endre samferdselsprioriteringene for imøtekomme nye behov. Også for reiselivsnæringen er samferdsel en viktig rammebetingelse for vekst, innovasjon og lønnsomhet. Tilgjengelighet er en avgjørende faktor for økt verdiskaping. Gode tilbud til besøkende er også gode tilbud til lokalbefolkningen, og bidrar til et spredt bosettingsmønster i Salten.
3. Klima og miljø: Dette innebærer at transportsektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere utslipp. I tillegg kan regionens avstandsulempen bli større dersom våre transportløsninger ikke har et tilfredsstillende miljøavtrykk. Det bør derfor skje en overgang fra veg til bane/sjø, mer miljøvennlige energiformer (elektrisitet, gass eller hydrogen), og mer bruk av kollektiv, gang og sykling.

4. Bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-regioner): Dette innebærer kommunikasjonsløsninger som muliggjør regionforstørring og bedre tilgang til arbeidsplasser (pendling) og servicefunksjoner. Dette har betydning for rekruttering av tokarrierefamilier, bolyst og livskvalitet generelt. I BAS-begrepet inngår også mulighet for tjenester og opplevelser både på dag- og kveldstid, samt tilgang til knutepunktsfunksjoner i regionsenteret – herunder også ukependling.
5. Fritid: Dette innebærer tilgang til fritidsboliger, utfartsområder m.m., med betydning for bolyst, folkehelse og livskvalitet, og også for utvikling av lokalt næringsliv.

### Viktigste transportbehov

Saltens transportbehov er knyttet til:

#### 1. Mobilitet av mennesker internt i regionen

Dette innebærer transport både til/fra regionsenter og knutepunkt, innenfor naturlige BAS-regioner og internt i egen kommune.

Bodøs rolle som regionsenter genererer reiser knyttet til arbeid, utdanning, helsetjenester, andre offentlige tjenester, handel og service, samt kultur- og idrettsopplevelser. Når funksjoner av stor betydning for folks arbeid, helse og velferd sentraliseres, må utformingen av samferdselssystemet i større grad ta hensyn til dette.

Arbeidspendling er en del av dette, og rundt 1250 personer pendler fra resten av Salten til Bodø på dag- eller ukesbasis. I tillegg kommer studenter og elever som reiser til/fra Bodø daglig eller ukentlig. Dette utgjør behov for transport både daglig og spesielt i helger. Hovedsakelig foregår dette med buss, hurtigbåt eller tog, i tillegg til egen bil.

Salten har flere BAS-regioner hvor folk pendler daglig eller på ukesbasis mellom kommunene. Totalt pendler ca. 3200 personer internt i Salten. Aksen Bodø-Fauske-Saltdal-Sørfold er den største BAS-regionen, med ca. 2100 pendlere, hvorav 834 er mellom de tre indre Salten-kommunene, og resten til/fra Bodø. Fauske er en utpreget bostedskommune hvor mer enn 1200 pendler ut til resten av Salten, dvs. ¼ av egen arbeidsstokk.

Rundt Meløy er det om lag 200 personer som pendler til/fra Gildeskål og Rødøy. I hele aksen Rødøy-Meløy-Gildeskål-Beiarn-Bodø er det rundt 700 pendlere, hvorav ca. 300 pendler inn til Bodø.

Avstander i nordre del av regionen gir en noe svakere BAS-region, men 70-80 personer pendler mellom disse kommunene<sup>1</sup>. Hele aksen Bodø – Steigen – Hamarøy har rundt 200 pendlere. I tillegg er det noe pendling mellom indre Salten og de to nordligste kommunene.

Velfungerende BAS-regioner er avhengig av gode samferdselsløsninger, både i form av vegforbindelser og transporttjenester (kollektiv på veg, sjø og bane). Agendatoget er en svært viktig faktor for BAS-regionen langs Skjerstadfjorden.

---

<sup>1</sup> NB! Tall fra 2019. Her antas det å være endringer etter kommunesammenslåing i Hamarøy og flytting av lakseslakteri fra Hamarøy til Steigen.

## 2. Mobilitet innenfor egen kommune

Dette innebærer på den ene siden transport av innbyggere til arbeidsplass, skole, offentlig service, private tjenester, kultur- og idrett, fritids- og besøksreiser for øvrig. Dette gjelder både arbeidstakere, skoleelever, ungdom og en voksende gruppe eldre eller personer uten egen bil. En fortsatt sentralisering av tjenester både regionalt og innad i kommunene (helse, skole, post, politi, NAV, butikk, etc.) øker behovet for mobilitet. Videre ønsker kommunene å fremme bolyst gjennom å kunne samle befolkning, og spesielt ungdom, til aktiviteter og tilbud på ettermiddags- og kveldstid. Dette er en gruppe uten kjøretøy, og avstandene kan være for lange for sykkel eller gange.

En annen side ved mobilitetsbehov innenfor kommunen, er leveranse av kommunale og andre offentlige tjenester hjem til beboerne. Dette gjelder særlig utøvelse av kommunale tjenester innenfor helse og omsorg. En aldrende befolkning kombinert med at eldre og pleietrengende bor lenger hjemme, gir behov for å nå ut til disse beboerne. Også andre offentlige tjenester som post, brannvern, politi, veterinær, osv. vil ha samme type behov.

Kommunene vil her ha ulike behov, basert på tettsteds- og tjenestestruktur, men også med hensyn til geografi. F.eks. vil de mest utpregede øykommunene ha større utfordringer knyttet til båt- og fergeforbindelser.

## 3. Mobilitet av mennesker inn og ut av regionen, gjennom viktige knutepunkt og transportårer

Bodøs rolle som fylkeshovedstad, landsdelssenter, universitetsby, handelssenter og lokaliseringssted for større offentlige og private virksomheter genererer stor trafikk.

Salten har tett på 3.000 pendlere *ut* av regionen, og ca. 2.500 pendlere *inn*. I tillegg kommer studenter som studerer i Bodø eller utenfor regionen, yrkesreiser inn/ut av regionen, besøk til sykehus, lege, annen service, handel, kultur/idrett, ferie-/fritidsreiser osv. På toppen av dette kommer turister/reiseliv.

Dette gir behov for gode transportløsninger fra knutepunkt i form av flyruter, togruter og lengre hurtigbåt- og bussruter mot naboregioner. I tillegg gode veiforbindelser inn og ut av regionen. Realisering av nye Bodø lufthavn er avgjørende for regionen, samt den rollen Bodø har som knutepunkt for flytrafikk i fylket og landsdelen, og for nasjonale og internasjonale ruter. Også togtilbudet inn/ut av regionen er av stor betydning.

I et regionalt perspektiv innebærer dette også behov for tilgang til knutepunkt (hovedsakelig Bodø og Fauske), og til de store transportsystemene ut av regionen. Utfordringer her er korrespondanse mellom regionale ruter og ruter inn/ut av regionen, samt tilrettelegging i knutepunkt og transport mellom terminaler (tog-fly-buss-hurtigbåt-ferge).

For reiselivet er det i tillegg behov knyttet til tilrettelegging, informasjon og forutsigbarhet.

## 4. Transport av innsatsfaktorer og varer produsert i Salten og ut til markedet.

En viktig bærebjelke for næringsutvikling i Salten, er utnyttelse av råvarer som fisk og andre marine produkter, vannkraft, mineraler, skog, m.m. Flere av de store vareproduserende aktørene har egne transportsystemer i form av sjøtransport fra egen kai, mens en stor del også krever gode vegforbindelser enten hele veien ut av regionen eller til knutepunkt i form

av jernbane eller havn. Det er ventet en stor vekst innenfor tradisjonelt oppdrett, samtidig som nye arter og alger er på tur opp.

Transportutfordringer er ofte knyttet til fylkesveier med dårlig standard, fergeforbindelser med lav kapasitet eller forbindelser med dårlig regularitet. Dette gjelder spesielt vinterstid (fjelloganger, innstilte ferger osv.).

Nye store næringsetableringer, vil kunne ha behov for ny infrastruktur. Også nye transportmønstre med overføring fra vei til bane og sjø, og eventuelt også fly vurderes fortløpende, og kan kreve nye løsninger og infrastruktur. Dette gjelder særlig innenfor marin sektor.

*Det vises for øvrig til tidligere utredninger i form av rapporten «Fra kyst til marked» (2015) og «Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland» (2018).*

## **5. Transport av gods til, fra og gjennom Salten.**

Transport av «ordinært gods» (dagligvarer, byggevarer, investeringsvarer, post, avfall etc.) til og fra regionen utgjør nok de største gruppene av godstransport. For regionen er det en styrke å ha god tilgang til denne typen transport, med tanke på leveringssikkerhet, leveringstid, kostnad, tilgjengelighet, samt kombinasjon i forhold til uttransport av egne varer (f.eks. fisk på tog).

De gjennomgående transportårene i form av jernbane, E6, Rv80, Rv77, fergeforbindelser og i noen grad Fv17 er her avgjørende for gode transportløsninger. Langs alle disse transportårene er det utfordringer knyttet til spesielt framkommelighet, sikkerhet og regularitet. På jernbanen er det dessuten utfordringer knyttet til kapasitet og framføringstid. Bodø og Fauske er viktige knutepunkt, som må utvikles i takt med økning i transport. Dette gjelder både tilførselsveier, terminalutvikling og –sammenkobling, og planlegging av byutvikling i forhold til tungtransport.

*Det vises for øvrig til tidligere utredninger i form av rapporten «Fra kyst til marked» (2015) og «Nærings- og godsstrømsanalyse - Nordland» (2018).*

## **Største utfordringer**

Med hovedfokus på utfordringer knyttet til Regional Transportplan (og med tilsvarende mindre fokus på Nasjonal Transportplan), kan de største utfordringene finnes innenfor følgende områder:

### **1. Liv, helse og samfunnssikkerhet**

Det har høyest prioritert i Salten, og har betydning for de fleste transportformer. Dette innebærer bl.a.:

- Redusere og forbygge ulykker gjennom heving av vegstandard (både fylkes- og riksvei), sikring mot ras, tunnelstandard, samt sikker drift både på veg og sjø (inkl. anløp).
- Framkommelighet, både i form av generell vegstandard, drift og vedlikehold, samt regularitet på fjelloverganger og sjøverts samband.
- Tilrettelegging for myke trafikanter, herunder også skolebarn, gjennom utbygging av gang- og sykkelveinett (særlig i sentrum og langs fylkesveiene), gateløp, samt tilrettelegging i form av miljøgate (mindre sentra) eller større vegomlegging (Fauske).

- Mobildekning på utsatte områder som tunneler og fjelloverganger.

## 2. Gode kollektivløsninger

Kollektivløsninger og mobilitet har betydning for å understøtte Saltenstrategienes fokus på attraktivitet - bolyst og identitet, samt bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling.

Behovene i Salten er ulike:

- Bodø – og i noen grad Fauske – har både potensial og behov for å overføre mer av privatbilismen til kollektive løsninger.
- I de øvrige kommunene med spredt bebyggelse og lengre avstander, handler kollektivtransporten mer om mobilitet og tilgjengelighet til tjenester, spesielt i grupper som ikke har tilgang til egen bil.
- I områder med manglende eller dårlige vegforbindelser vil kollektivtilbudet på sjø være avgjørende.
- Gode kollektivtilbud bidrar til å bygge større, bedre og sterkere BAS-regioner både internt i kommuner og mellom kommuner.
- Gode kollektivtilbud har også betydning for reiselivsutvikling, spesielt i områder hvor sjøverts transport er avgjørende.

Viktige momenter knyttet til kollektivløsninger:

- Behovstilpasning, nye modeller og smartere kollektivløsninger i tynt befolkede områder: Dette innebærer mer fleksible løsninger med mindre kjøretøy og bestillingsruter («mobility on demand»), bedre tilpasset grupper av befolkningen som ikke har bil (ungdom og eldre). Dette er grupper som trenger å nå offentlige kontorer, servicetilbud og fritidstilbud. Samtidig kan det være en viktig forutsetning for å ha et sosialt liv utenfor hjemmet, treffe kjente og bidra til bolyst og økt folkehelse. Nye løsninger basert også på båt og/eller autonome kjøretøy kan være aktuelt.
- Videre utbygging av kollektivtilbudet i de største tettstedene. Dette innebærer bl.a. å videreføre den gode utviklingen i Bodø, og å se på realisering av en bedre kollektivløsning for tettstedet Fauske.
- Fortsatt styrking av den største pendleraksen i Salten (Bodø-Fauske/Sørfold-Saltdal). Dette innebærer utvikling av Saltenpendelen med tilpassede ruter og økt frekvens (bl.a. til Rognan), samordning/korrespondanse med øvrig fylkeskommunal kollektivtransport (buss) slik at disse utfyller hverandre, og parkerings- og mobilitetsstrategi rundt stasjonene.
- Generelt fokus på koordinering mellom transportformer for kollektiv, frekvens og regularitet, og ikke minst forutsigbarhet. Bostedsvalg eller næringsvirksomhet (f.eks. reiseliv) som baserer seg på et fungerende kollektivtilbud, er avhengig av at dette er forutsigbart og sikkert over tid.

## 3. Generell heving av vegstandard

Dette gjelder gjennomgående både for riksveier og fylkesveier. Spesielt på fylkesveiene er det et stort vedlikeholdsetterslep, og behov for forbedring av standard/større utbedringer – særlig på strekninger med stor betydning for næringstransport. Dette berører flere deler av fylkesveinettet, og spesielt der det foregår transport av marine produkter eller industrivarer. Dette har betydning både for framkommelighet generelt, sikkerhet/ulykker, transporttid og regularitet.

#### 4. Miljøvennlige transportløsninger

Det grønne skiftet skaper både krav til mindre utslipp og muligheter for nye energiformer i transportsektoren. I tillegg til en generell forpliktelse til å redusere utslipp, vil mangel på tidsriktige og miljøvennlige transportløsninger kunne øke regionens avstandsulemper i form av f.eks. avgifter. Regjeringens nye handlingsplan for fossilfri kollektivtransport innen 2025 er ambisiøs, og må følges opp også regionalt. Ny teknologi utvikles raskt, og regionen har mulighet til å være langt fremme i denne utviklingen, slik at vi kan dra nytte både av bedre transportløsninger og en parallell industriutvikling.

Konkret gjelder dette:

- Sjøtransport – herunder ferger og hurtigbåter – som er en av de største utslippskildene i kystkommunene. Nye Vestfjordferger er allerede bestemt å skulle være utslippsfri (sannsynligvis med hydrogen), mens riksvegsamband inn/ut av Hamarøy i nord blir elektrifisert. For øvrige ferge- og hurtigbåtsamband må nye energiformer utredes, forberedes og innføres.
- Busstransport: I Bodø innføres nå elektriske busser. Det vil være behov for å finne nye driftsformer også for eventuelle «bybusser» på Fauske, samt regionbusser, og eventuelt i kombinasjon med nye kollektivmodeller.
- Nordlandsbanen drives i dag på diesel, og det må settes forgang i utredning og realisering av et energiskifte, enten til elektrisitet eller hydrogen. Hvis ikke vil banens konkurransekraft og miljøprofil være kraftig redusert. Dette har betydning både for gods- og persontransport, herunder den viktige Saltenpendelen. Salten Regionråd ønsker at Saltenpendelen kan være pilotprosjekt for hydrogendrift på Nordlandsbanen.
- Luftfarten er av stor betydning for regionen generelt, og for Bodø spesielt. Utvikling av et senter for grønn luftfart, og uttesting av nye løsninger – i første omgang for det regionale rutenettet (basert på hydrogen eller el) har prioritet.
- El-bil som i dag har liten utbredelse i distriktskommuner. Dette skyldes lange avstander og manglende infrastruktur for lading. Dette vil på sikt kunne bli en ulempe for distriktskommunene, både for egne innbyggere og for reiseliv. Det bør sees på støtte- eller kompensasjonsordninger for å etablere ladeinfrastruktur i hele regionen/fylket.
- Tungtrafikk langs veg er i liten grad egnet for elektrisk framføring, men flere aktører baserer seg på hydrogendrift. Infrastruktur for fylling vil være en viktig prioritet for å understøtte en slik utvikling.

Generelt ligger det til rette for både uttesting av nye løsninger og etablering av infrastruktur for fossilfrie løsninger for fly, bane, sjø og vei i transportknutepunktene Bodø og Fauske. Videre har regionen gode forutsetninger for leveranse og produksjon av både elektrisitet og hydrogen, samt eventuell batteriproduksjon.

Jobben med infrastruktur og etablering av «grønne korridorer» (med lade- og fyllemuligheter) blir en viktig utfordring hvor kommuner, regioner, fylkeskommuner, industri- og transportaktører og næringsliv for øvrig må jobbe på lag.

#### 5. By- og tettstedsutvikling

By- og tettstedsutvikling har stor betydning for å fremme attraktivitet - bolyst og identitet, samt bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling. Det er et gjensidig avhengighetsforhold mellom transportutvikling og by-/tettstedsutvikling.



- I Bodø er denne sammenhengen tydelig, gjennom gjennomføring av vegpakke(e), etablering av ny lufthavn og ny bydel med ny riksvegadkomst, samt terminalutvikling for jernbane og sjø. Bodø har gjennomført en byanalyse og konseptvalgutredning for Ny by Bodø, deltar i prosjektet Smartere transport Bodø og i nettverk for bærekraftige regionbyer, samt utarbeider en bylogistikkplan og en ny masterplan for havn. De to store prosjektene knyttet til ny lufthavn med riksvegadkomst og Bypakke fase II har derfor prioritet. Likeledes utvikling av infrastruktur for bedre samspill mellom jernbane, sjø og vei.
- Fauske har potensial for en sentrumsutvikling som samspiller bedre med transportutfordringene. Fauske har deltatt i prosjektet «Småby i Nord» med forslag til tiltak for oppfølging, og har fått fram utredninger og planer rundt både kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, sykkel, sikkerhet og beredskap, og ikke minst omlegging av E6/Rv80 utenfor sentrum. Utvikling og arealdisponering til både næring og bolig avhenger sterkt av transportløsninger i og rundt tettstedet. Det er behov for å se utredninger og planer i sammenheng, med involvering fra både fylkesnivået og stat.
- Sentrums- eller tettstedsutvikling foregår også i andre kommuner, både i form av fysisk utforming, men også i form av bedre kommunikasjon mellom de ulike bygdene og kommunesenteret. Meløy er et eksempel på dette. Her vil transportinfrastruktur, både i form av fysiske og tjenestemessige løsninger være viktige forutsetninger.

### Viktigste utviklingstrekk som vil påvirke transportbehovene og transportløsningene

Mange av de viktigste forutsetningene er nevnt indirekte i teksten ovenfor, og nevnes derfor bare kort her:

- Sentralisering: Det skjer en gjennomgående sentralisering av spesielt offentlige tjenester, innenfor helse, tannhelse, eldreomsorg, skole, politi, rettsvesen, NAV, osv. Dette skjer både internt i kommunene, i fylket (f.eks. videregående skoler) og innenfor statlig sektor. Dette bidrar indirekte til økt transport, gjennom at flere må pendle i jobb- eller skolesammenheng, eller reise lengre for å oppsøke offentlige (og private) tjenestetilbud. Dette har igjen betydning for transportbehovet.
- Lokal sentralisering og knutepunktsutvikling: I tillegg til forrige punkt, har flere kommuner fokus på å få til lokale/regionale sentra og knutepunkt (ofte i kommunesenteret) som kan ha en viss tyngde innenfor tjenestetilbud og opplevelser, samt en viss attraksjonskraft for å rekruttere og holde på folk. Dette har betydning for transportstrukturen internt i kommunen, og på sikt også mot resten av regionen. Spesielt transportløsninger for unge/ungdom har økende betydning i dette perspektivet.
- Miljø/det grønne skiftet: Krav til nye energiformer er behørig beskrevet ovenfor.
- Endret befolkning og bosettingsstruktur: Befolkningen, spesielt i distriktet, blir gjennomgående eldre og lever lengre. Dette er grupper som vil ha andre transportbehov (mer tilpasset), som kanskje krever nye smarte kollektivløsninger. Det er også en generell befolkningsnedgang i distriktskommunene, som på sikt utgjør et tynnere grunnlag for transportløsninger. Igjen kaller dette på nye/smarte/individuelle/mer tilpassede løsninger spesielt på kollektivtrafikk. Samtidig

er det viktig å understreke kollektivtilbudets betydning for å faktisk kunne skape bolyst og vekst slik at man kan rekruttere og holde på folk.

- Næringsutvikling, nye næringer og nytt næringsliv: Ny næringsvirksomhet vil påvirke både transportbehovet og –mulighetene. Konkret skjer det i Salten en økning i produksjon av laks og andre marine produkter, spesielt knyttet til lakseslakteriene. Dette skaper behov for oppgradering av veger og fergeforbindelser, og kan også gi mulighet for nye løsninger basert på sjø, jernbane og kanskje også fly. Andre og til dels store etableringer diskuteres stadig, og kan utløse store transportbehov, både i form av gods- og persontransport. Slike virksomheter har avgjørende betydning for vekst og utvikling av regionen, og det er viktig at dette understøttes med sikre, effektive og miljøriktige transportløsninger.
- Reiseliv og turisme: Til tross for store utfordringer som følge av Covid-19 pandemien, er det forventet at reiseliv og turisme i framtiden vil vokse, også utover sommersesongen. Dette som resultat av både destinasjons- og attraksjonsutvikling, samt nye reisemønstre og satsing på bærekraftig reiseliv og opplevelser. Dette vil igjen skape transportbehov. Også den økende oppmerksomheten for Bodø og Salten gjennom bl.a. Kulturhovedstadsprosjektet forventes å gi effekter innenfor transportbehov.

Bodø, den 04.02.21

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

Per Gaute Pettersen  
prosjektleder samferdsel

## SR-SAK 11/21 SALTENSTRATEGIER 2020-2024

### Innledning

Prosessen med nye Saltenstrategier startet i januar 2020, og siste behandling i regionrådet var 17. september 2020, hvor følgende vedtak ble fattet under SR-sak 28/20:

- 1) Salten Regionråd godkjenner utkastet til strategidokumentet "Saltenstrategier 2020-2024" og anbefaler kommunene å slutte seg til dette.
- 2) Salten Regionråd foretar endelig behandling av «Saltenstrategier 2020-2024» i sitt møte i november 2020, etter behandling i kommunene.
- 3) Styret gis fullmakt til å vedta handlingsplan tilknyttet Saltenstrategiene, samt aktuelle måleindikatorer.
- 4) Det settes av kr 250.000 til videre arbeid med Saltenstrategiene. Midlene hentes fra Styrets disposisjonsfond.
- 5) Salten Regionråd ber om at de innspill som kom i møtet innarbeides i strategiene i størst mulig grad.

Videre behandlet Styret saken den 30. oktober hvor følgende innstilling til regionrådet ble gjort (Styre-sak 50/20):

*«Salten Regionråd vedtar endelig utkast til Saltenstrategier 2020 – 2024.*

*Styret gis mandat til å følge opp de innspill som kommer underveis i sluttbehandlingen av saken i kommunene.»*

I og med at regionrådets møte den 19. november 2020 ble avlyst, har ikke regionrådet behandlet denne saken. Saken legges derfor fram for regionrådet til behandling i februar 2021.

### Behandling av saken i kommunene

Utkast til Saltenstrategier 2020 – 2024 ble oversendt til kommunene den 5. oktober 2020 for behandling. Av oversikten nedenfor framgår vedtak fra behandlingen i de ulike kommunene.

Kommune	Tilleggsvedtak
Beiarn kommune	<p>Beiarn kommunestyre har behandlet saken den 16.11.20 under sak 64/20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«1) Beiarn kommune slutter seg til Salten Regionråd sitt strategidokument "Saltenstrategier 2020-2024".</i></p> <p><i>2) Beiarn kommune godkjenner at Salten Regionråd foretar endelig behandling av «Saltenstrategier 2020-2024» i sitt møte i november 2020 og støtter at styret gis fullmakt til å vedta handlingsplan tilknyttet Saltenstrategiene, samt aktuelle måleindikatorer.</i></p> <p><i>Enstemmig vedtatt.»</i></p>

Bodø kommune	<p>Bodø bystyre har behandlet saken den 29.10.20 under sak 20/137. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«Bodø kommune gir sin tilslutning til strategidokumentet Saltenstrategier 2020 – 2024.»</i></p>
Fauske kommune	<p>Fauske kommunestyre har behandlet saken den 11.12.20 under sak 119/20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«Fauske kommune slutter seg til fremlagte utkast til «Saltenstrategier 2020-2024» -Salten mot 2035 – et ønsket fremtidsbilde med følgende endringer:</i></p> <p><i>Kommunen ber regionrådet om å tilføye: På: Side 17: Styrke kultursamarbeid i Salten</i></p> <p><i>Side 19: Ny gruvedrift i Sulitjelma</i></p> <p><i>Salten Regionråd har tidligere gjort prioritering av samferdselsprosjektene i Salten. Disse må innarbeides i Saltenstrategiene.»</i></p>
Gildeskål kommune	<p>Gildeskål kommunestyre har behandlet saken den 15.12.20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«Gildeskål kommune slutter seg til Saltenstrategiene 2020-2024 slik de foreligger.»</i></p>
Habmerá suohkan - Hamarøy kommune	<p>Hamarøy kommunestyre behandlet saken den 26.11.2020. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«Hábmera suohkan/Hamarøy kommune slutter seg til hovedtrekkene i Saltenstrategiene 2020-2024 slik de foreligger.</i></p> <p><i>Hábmera suohkan/Hamarøy kommune utfordrer Salten Regionråd på å vurdere følgende tillegg:</i></p> <p><i>I strategidokumentets tekst på side 6 under avsnitt «Infrastruktur og kommunikasjon»: «E6 fra Saltfjellet og nordover til Tysfjorden er nå ferdigstilt i henhold til nye krav i et moderne veinett»</i></p> <p><i>I strategidokumentets tekst på side 21 under avsnitt «Infrastruktur og kommunikasjon», føye til en presisering om E6: «Jobbe for at prioriterte veiprosjekter blir realisert, både riksveier og fylkesveier, med særlig fokus på E6.»</i></p>
Meløy kommune	<p>Meløy kommunestyre har behandlet saken den 29.10.20 under sak 85/20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«1. Det vises til Salten Regionråds vedtak i SR-sak 28/20, 170920</i> <i>2. Meløy kommunestyre vedtar Saltenstrategier 2020 – 2024»</i></p>

Rødøy kommune	<p>Rødøy kommunestyre har behandlet saken den 29.10.20 under sak 068/20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«Rødøy kommune tilslutter seg Salten regionråds utkast til Saltenstrategier 2020 – 2024.»</i></p>
Saltdal kommune	<p>Saltdal kommunestyre har behandlet saken den 29.10.20 under sak 115/20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>1. Saltdal kommune slutter seg til Salten Regionråds utkast til Saltenstrategi 2020-2024.</i></p> <p><i>Følgende tilleggspunkt bes tatt med i strategiplan eller handlingsplan:</i></p> <p><i>S 7 Salten har noen sentrale fortrinn som bør utnyttes i større grad Nytt kulepunkt: «Nasjonalpark» Nytt kulepunkt «Aktiv frivillig sektor»</i></p> <p><i>S 9 b bærekraftig næringsliv- og samfunnsliv. Kulepunkt 2 endres til: «Øke samarbeidet om desentralisert utdanning og forskning.»</i></p> <p><i>S 15 Samisk kultur, liv og virke: Ny setning: «Det er et mål at samisk primærnærings med reindrift forsvares og opprettholdes.»</i></p> <p><i>S17 Øke bolyst, trivsel og livskvalitet. Nytt kulepunkt: «Møte økt antall eldre med tilrettelegging for en verdig alderdom.»</i></p> <p><i>S 19 Øke samarbeid om utdanning og forskning. Kulepunkt 1 endres til: «samarbeid om å tilpasse strukturen i videregående opplæring til næringsliv- og arbeidslivets behov, i nærhet til der ungdommen bor.»</i></p>
Steigen kommune	<p>Steigen kommunestyre har behandlet saken den 4.11.20 under sak 29/20. Følgende vedtak er gjort:</p> <p><i>«Steigen kommune slutter seg til utkastet til strategidokumentet "Saltenstrategier 2020 - 2024"</i></p> <p><i>Med de store utfordringene vi står ovenfor er det viktig at alle deler av samfunnet sitter ved forhandlingsbordet. Uten arbeidstakerne representert, står de største stolene tom. Steigen kommunestyre mener at arbeidstakerorganisasjoner er viktige medspillere i samfunnsutviklinga og ber Salten Regionråd etterstrebe å involvere arbeidstaker organisasjoner på lik linje med andre interesseorganisasjoner i sine prosesser. Steigens representanter i regionrådet får i oppgave å kommunisere dette til regionrådet.»</i></p>
Sørfold kommune	<p>Sørfold kommunestyre har behandlet saken den 16.11.20 under sak 89/20. Følgende vedtak er gjort:</p>

	<p>«Sørfold kommunestyre slutter seg til Saltenstrategiene 2020-2024 med følgende omforente forslag:</p> <p><i>Endring i dokumentets side 21: Utvikle transportknutene i regionen (stryker Bodø og Fauske).</i></p> <p><i>Øvrige to punkter består.</i></p> <p><i>Nytt siste punkt: Videreutvikle ISPS- terminalene i Sørfold.»</i></p>
--	---

Oppsummering av behandling i kommunene:

Samtlige kommuner har sluttet seg til Saltenstrategier 2020 – 2024, hvorav følgende fem kommuner har kommet med konkrete innspill (jf. tabell over);

- Fauske
- Hábmer-Hamarøy
- Saltdal
- Steigen
- Sørfold

De ulike innspillene vil bli gjennomgått i møtet.

## Vurdering

Nye Saltenstrategier ble sendt til behandling i kommunene den 5. oktober, med ønske om tilbakemelding innen 15. november. Saltenstrategiene er regionrådets felles arbeidsgrunnlag, og rulleres jevnlig, i utgangspunktet hvert fjerde år når nytt regionråd oppnevnes. I og med at regionrådsmøtet den 19. november 2020 ble avlyst, legges strategien nå fram for sluttbehandling, i etterkant av at alle kommunene har behandlet saken.

Saltenstrategiene skal bidra til å klargjøre fokus for det regionale samarbeidet, samt prioritere Regionrådets oppgaver for perioden 2020-2024. Strategiene peker også på ønsket fremtidsbilde for Salten mot år 2035. Strategidokumentet er oversiktlig og inneholder visjon, hovedmål og fokusområder med delstrategier som beskriver hvordan vi skal gjennomføre planen.

Kommunenes behandling kan oppsummeres på følgende måte:

Samtlige kommuner har sluttet seg til Saltenstrategier 2020 – 2024, hvorav følgende fem kommuner har kommet med konkrete innspill;

- Fauske
- Hábmer-Hamarøy
- Saltdal
- Steigen
- Sørfold

Når det gjelder de ulike innspillene fra kommunene, er de fleste innspillene allerede ivaretatt i strategidokumentet. Det vil være utfordrende å gjøre store endringer i dokumentet nå som alle kommunene allerede har sluttet seg til strategidokumentet. Da må strategien i så fall ut til

ny behandling i kommunene, noe som vil ta flere måneder. Styret legger derfor fram forslag om at de gis mandat til å følge opp de innspillene som er kommet fra kommunene. Dette kan også skje gjennom handlingsplanen som er tilknyttet strategidokumentet.

### Styrets behandling

Styret behandlet saken i møte 29. januar 2021 under Styre-sak 04/21. Styret legger den fram for regionrådet med følgende

### Forslag til vedtak:

1. Salten Regionråd vedtar endelig utkast til Saltenstrategier 2020-2024.
2. Styret gis mandat til å følge opp de innspill som kommer underveis i behandlingen av saken i kommunene.

Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder

### Trykt vedlegg:

Saltenstrategier 2020 – 2024

## SR-SAK 12/21 UTTALELSE VEDRØRENDE OMORGANISERING AV HUSBANKEN REGION BODØ

### Innledning / bakgrunn

Salten Regionråd ble i slutten av november gjort kjent med at regjeringen iverksetter et tre-årig prøveprosjekt ved Husbanken Vest og Husbanken region Bodø.

Prøveprosjektet går ut på at de kommunerettede oppgavene og ressursene knyttet til Husbankens avdeling for kommune og marked overføres til Statsforvalteren i henholdsvis Rogaland, Vestland og Nordland.

Styret diskuterte i sitt styremøte den 29. januar omorganiseringen, og ba sekretariatet å legge fram et forslag til uttalelse i regionrådets møte den 18. februar. Uttalelsen er ikke styrebehandlet.

### Forslag til vedtak / uttalelse:

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan mellom kommunene Bodø, Beiarn, Gildeskål, Fauske, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold.

Salten Regionråd viser til endringene ved Husbanken region Bodø og prøveprosjektet som omhandler at de kommunerettede oppgavene og ressursene knyttet til Husbankens avdeling for kommune og marked er overført til Statsforvalteren i Nordland.

Salten Regionråd er bekymret for konsekvensene av forsøksordningen som nå er iverksatt for Vestland, Rogaland og Nordland. Husbankens viktigste samarbeidspartnere er kommunene, og Husbanken *sammen med kommunene*, er de aktørene som utformer og gjennomfører den praktiske boligpolitikken – som igjen er en viktig del av velferden her i landet. Hvordan denne helt avgjørende samhandlingen skal skje i den nye organisasjonsmodellen synes å være uklar for vår del.

Vi ønsker å understreke at kommunene i Salten er svært tilfredse med samarbeidet de har hatt med Husbankens regionkontor i Bodø. I forbindelse med overføringen av Husbankens avdeling til Statsforvalteren i Nordland er vi imidlertid bekymret for at viktig regional og lokal kompetanse kan forvitte i forsøksperioden.

Salten Regionråd anmoder om at kommunene direkte, eller gjennom KS på regionalt nivå, blir koplet på den videre prosessen for hvordan Husbanken kan styrkes og videreutvikles som en regional utviklingsaktør. Sammen bør det etableres forhåndsdefinerte, klare og felles forståtte vurderingskriterier for hva som skal legges til grunn før forsøksordningen eventuelt gjøres permanent.



Bodø, den 04.02.2021

Kjersti Bye Pedersen  
daglig leder