

## REFERAT

FRA MØTE I REGIONRÅDET 18. – 19. NOVEMBER 2019 I SALTDAL

---

<b>Til stede:</b>	Monika Sande	Beiarn	
	Håkon Sæther	Beiarn	
	Ole Petter Nybakk	Beiarn	
	Ida Maria Pinnerød	Bodø	(18.11)
	Ola Smeplass	Bodø	
	Lars Vestnes	Bodø	
	Rolf Kåre Jensen	Bodø	
	Marlen Rendall Berg	Fauske	
	Hilde Dybwad	Fauske	
	Bjørn Magne Pedersen	Gildeskål	
	Ola Kaldager	Gildeskål	
	Silje Nordgård	Gildeskål	
	Helge Akerhaugen	Gildeskål	
	Jan-Folke Sandnes	Hamarøy	
	Britt Kristoffersen	Hamarøy	
	Filip Mikkelsen	Hamarøy	
	Eirik André Hopland	Hamarøy	
	Sigurd Stormo	Meløy	
	Adelheid Kristiansen	Meløy	
	Inger Monsen	Rødøy	
	Anniken Jensen Heen	Rødøy	
	Kitt Grønningsæther	Rødøy	
	Rune Berg	Saltdal	
	Jan Arild Ellingsen	Saltdal	
	Ronny Seljeseth	Saltdal	
	Wibeke Aasjord Juul	Steigen	
	Øystein Laxaa	Steigen	
Tordis Sofie Langseth	Steigen		
Gisle Hansen	Sørfold		
Kolbjørn Mathisen	Sørfold		
Stig Holtedahl	Sørfold		
<b>I tillegg møtte:</b>	Kjersti Bye Pedersen	Salten Regionråd	
	Heidi Robertsen	Salten Regionråd	
	Bjørn Godal	Salten Friluftsråd under SR-sak 37/19	
	Annette Hals	Salten Friluftsråd under SR-sak 37/19	
	Hege Næss Klette	Salten Kultursamarbeid under SR-sak 38/19	
	Ingunn Dalen	Felles Ansvar i Salten under SR-sak 39/19	
	Rune Røbekk	Felles Ansvar i Salten under SR-sak 39/19	
	Arild Stana	KS Konsulent under SR-sak 40/19	
	Christian Vegard Dahl	Bærum kommune, under SR-sak 41/19	
	Kjell Ingebrigtsen	Norges Fiskarlag under SR-sak 50/19	
	Kenneth Svendsen	Fauske kommune under SR-sak 51/19b	
Bengt Arne Sundsfjord	Vev-Al-Plast under SR-sak 51/19c		

Styreleder Petter Jørgen Pedersen ledet møtet til ny leder var valgt. Etter dette ledet Ida Maria Pinnerød og Rune Berg møtet.

### **SR-SAK 34/19 KONSTITUERING AV MØTET**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

#### **Enstemmig vedtak:**

Møtet er beslutningsdyktig. Innkalling og saksliste godkjennes.

### **SR-SAK 35/19 VALG AV STYRE, LEDER OG NESTLEDER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

#### **Enstemmig vedtak:**

Regionrådet velger følgende Styre for perioden:

Leder:	Ida Maria Pinnerød	2019 – 2023
Nestleder:	Rune Berg	2019 – 2023
Repr. for rådmannsgruppa:	Rolf Kåre Jensen	2019 – 2023
Medlem:	Bjørn Magne Pedersen	2019 – 2021
Medlem:	Marlen Rendall Berg	2019 – 2021
Varamedlem:	Sigurd Stormo	2019 – 2021
Varamedlem:	Tordis Sofie Langseth	2019 – 2021

### **SR-SAK 36/19 PRESENTASJON AV SALTEN REGIONRÅD**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Kjersti Bye Pedersen orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Tas til orientering.

### **SR-SAK 37/19 PRESENTASJON AV SALTEN FRILUFTSRÅD**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Bjørn Godal og Annette Hals orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Tas til orientering.

### **SR-SAK 38/19 PRESENTASJON AV SALTEN KULTURSAMARBEID**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Hege Næss Klette orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Tas til orientering.

**SR-SAK 39/19 PRESENTASJON AV FELLES ANSVAR I SALTEN**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Ingunn Dalen og Rune Røbekk orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Tas til orientering.

**SR-SAK 40/19 EIERSTYRING AV KOMMUNALT EIDE SELSKAPER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Arild Stana, KS Konsulent, orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

**SR-SAK 41/19 EIERSTYRING I BÆRUM KOMMUNE**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Christian Vegard Dahl, Bærum kommune, orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

**SR-SAK 42/19 FELLES STRATEGI FOR SAMARBEID OG EIERSTYRING I SALTEN**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Rådmannsgruppa bes å jobbe videre med saken i henhold til de innspill som framkom i møtet.

**SR-SAK 43/19 REFERAT FRA FORRIGE MØTE**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Referat fra møte i Salten Regionråd 5. – 6. juni 2019 godkjennes.

**SR-SAK 44/19 ORIENTERINGER OG REFERATSAKER FRA REGIONRÅDETS ORGANISASJON**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

- a. Orientering fra sekretariatet:
1. Ryddeprosjektet
  2. Nye lokaler for Salten Regionråd
  3. TV-aksjonen CARE – Nå er det hennes tur
  4. Høringsinnspill Nord-Norgebanen

Tiltak under regionrådet  
Salten Kultursamarbeid

- b. Rådmannsutvalget orienterte bl.a. om
- Møte med Husbanken
  - Innkjøpssamarbeidet
  - Digitaliseringsprosjektet

- Møte med næringsnettverket
- Møte med RKK
- Samordning av høringsuttalelser
- Eierskap og eierstyring
- Iris-fondet
- Kraftsaken
- Rådmannsrollen

## **SR-SAK 45/19 SAMFERDSEL I SALTEN – INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2022 - 2033**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

### **Enstemmig vedtak:**

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

Salten er Nord-Norges største region med i overkant av 83 000 innbyggere og vertskap for flere viktige næringer, blant annet sjømatnæringen, 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. Bodø og Fauske er begge bykommuner og viktige transportknutepunkt.

Nordland er et av Norges største eksportfylker og en region i sterk vekst. En moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og den forventede økningen i framtiden. God infrastruktur vil ha stor betydning for verdiskapingen og vil tilrettelegge for og kunne skape nye arbeidsplasser og øke attraktiviteten til landsdelen. At Nord-Norge er viktig for verdiskapingen i Norge vises særlig ved den planlagte økningen i sjømatnæringen. Innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-Norge. Det vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapingen. Salten Regionråd er opptatt av å styrke kommunikasjoner og samferdsel så vel internt i regionen som ut av regionen og viser til Saltenstrategiene der det fremgår at: «*Gode kommunikasjonsløsninger og en velutviklet infrastruktur er viktige forutsetninger for ei positiv utvikling av enkeltkommuner og regionen som helhet.*» Salten Regionråd skal arbeide for knytte regionen tettere sammen.

Behovene for vedlikehold, fornying og nye infrastrukturprosjekter i regionen er så store at Salten Regionråd innledningsvis vil understreke at det er behov for at det stilles til disposisjon en høy ramme for NTP i perioden 2022 – 2033.

Salten Regionråd har vedtatt følgende prinsipper for prioritering av samferdselsprosjekter (SR-sak 03/19):

1. Liv, helse og samfunnsikkerhet
2. Verdiskaping
3. Klima og miljø
4. BAS – Bo-, arbeid- og serviceregion
5. Fritid

Til grunn for våre prioriteringer ligger de vedtatte prinsippene som skal bidra til;

- Langsiktig og strategisk jobbing skal ha prioriteringslisten som basis. Dette gjelder særlig ved innspill til NTP og RTP.

- Få mest mulig samferdselsmidler til Salten.
- Helhetstenkning for Salten, Nordland og Nord-Norge er en grunntanke som bør gjøre oss til bevisste pådrivere for nye samferdselsløsninger i Salten.
- Målet er å knytte Salten tettere sammen som en serviceregion og etablere stabile bo- og arbeidsmarkedsområder. Samferdselsprosjekt som fremmer denne tanken støttes av regionrådet.

**Salten Regionråd ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende i forbindelse med rulle-  
ringen av Nasjonal transportplan (NTP) 2022 – 2033:**

**Salten Regionråd fastholder tidligere innspill til Nasjonal Transportplan (NTP) og ber om at  
prosjekter som allerede ligger inne i NTP prioriteres, og hvor følgende legges til grunn for  
Nasjonal Transportplan 2022 – 2033:**

Overordnet prioritering:

1. En helhetlig oppgradering av stamvegnettet (E 6 og RV 80)
2. Utbygging av Bodø Nye Lufthavn
3. Oppgradering av Nordlandsbanen og styrking av tilbudet på Nordlandsbanen og Salten-  
pendelen
4. Re-etablering av Nord-Norgelinja
5. Innlemme Bodø i Byvekstavtale med Staten

### **1. Helhetlig oppgradering av stamvegnettet (E 6 og RV 80):**

E6 er Nord-Norges «navlestreng» til resten av landet og eneste sammenhengende vegforbindelse gjennom Nord-Norge. E6 er den transportåren som binder Nord-Norge sammen fra nord til sør. E6 fra Fauske til Narvik er også en del av forbindelsen via fergesambandet E 10 til Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms. Fergesambandet Bognes – Lødingen er det mest trafikkerte over Vestfjorden.

Nord-Norge vil ha økt betydning for norsk verdiskapning og kan løfte norsk verdiskapning og eksport i ti-årene framover. Norge som nasjon kan gå glipp av store økonomiske verdier i økt inntjening og eksport, som følge av at stamvegnettet ikke er av tilfredsstillende standard. Et eksempel er dersom vegen gjennom Sørfold må stenges som følge av en tunellbrann jf. Brunostbrannen i Tysfjord. Ved en slik hendelse er eneste omkjøringsmulighet via Lofoten eller Sverige som tar 11 – 12 timer. Vegen er særdeles viktig både for persontrafikk og næringstransport og eneste veg som binder nord og sør sammen. Det er spesielt viktig at E6 gis en sammenhengende god standard og gis høy prioritet i neste NTP. Salten Regionråd er derfor svært tilfreds med at ny trasé gjennom Sørfold ligger inne i alle rammer i dagens NTP, og ber om at dette opprettholdes også i neste NTP.

Salten Regionråd ønsker samtidig å understreke viktigheten av gode tilknytninger til hovedferdselsårene for å få varene ut til et større marked. Vi ber derfor Nordland fylkeskommune om å anmode Samferdselsdepartementet å legge inn en «sekkepost» i neste NTP som kan bidra til å ta ned etterslepet på vedlikehold på viktige fylkesveger for næringstransport.

Salten Regionråd ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende samferdselsprioriteringsliste på veg:

**Prioriteringer for perioden: 2022 – 2033 (investeringer / transportløsninger):**

1. E6 Ny trasé gjennom Sørfold (Tunneler og ny trasé) [Prinsipp 1, 2 og 4]
2. a) E6 Ulvsvågskaret tunnel (Mørsvikbotn – Ballangen KVVU) [Prinsipp 1, 2 og 4]  
b) E6 Kråkmo Sør (Prinsipp 1, 2 og 4)
3. Prosjektet «Fra bru til bru» E6 og RV 80 [Prinsipp 1, 2, 3 og 4]
4. E6 Sørrelva – Borkamo (Ny trasé) (Prinsipp 1 og 2)

Prosjektet «FV 17 Kryssing av Holandsfjorden» bes vurdert innarbeidet i NTP grunnet høg kostnadsramme. Prosjektet hører normalt inn under Regional Transportplan.

**1. E6 Ny trasé gjennom Sørfold (Tunneler og ny trasé) [Prinsipp 1, 2 og 4]**

Ny trasé gjennom Sørfold ligger inne i alle rammer (lav, middels og høg) i dagens NTP 2018 – 2029 og har høg nasjonal prioritet etter at EU har fattet vedtak om sikkerhetskrav til tunneller (tunnellsikkerhetsforskriften). I dagens NTP legges det til grunn at det skal bevilges 500 millioner kroner til prosjektet i perioden 2018-2023, og at resterende midler bevilges i perioden 2024-2029. Den totale kostnaden for prosjektet er beregnet til 8500 millioner kroner. Bevilgningene **bør** følges opp gjennom neste NTP 2022 – 2033, slik at vi sikrer en snarlig igangsetting av prosjektet.

Strekningen er svært trafikkfarlig og en lang flaskehals som hindrer fri bevegelse for et stadig økende antall vogntog. Dette er også en strekning som er viktig for å binde Nord-Norge sammen med resten av landet. Dagens tunneller er ikke innenfor standard. Manglende midtstripe og vanskelige kjøreforhold øker potensialet for ulykker;

- a. Dagens vogntog sliter med å passere hverandre i flere av tunellene.
- b. Beredskapen i forhold til brann er ikke tilfredsstillende på plass.
- c. Dersom en får en situasjon med brann i en av tunellene, risikerer vi en stengt E6 i lang tid – jf. brunostbrannen i Tysfjord.

Dagens tunneler oppfyller ikke, verken dagens nasjonale krav, eller EUs krav til sikkerhet i forhold til tunneler. Herunder slukkemuligheter, rømningsmuligheter, samband, bredde/høyde og kurvatur. Det er krav om fullverdig sikkerhetsutrustning innen 2019. Strekningen har i dag store utfordringer i forhold stigninger og kurvatur. Ca. 5 km av veien har stigning på 8 %. Av de 16 tunnelene er det 10 tunneler som ikke tilfredsstillende dagens veinorm i forhold til kurvatur og/eller stigninger. Her er Kobbskar-tunellen, som er 4 457 meter lang, spesielt utfordrende i forhold til sikkerhet på grunn av kombinasjonen lengde og stigningsforhold. Denne kombinasjonen øker sannsynligheten for brann i bremser i større kjøretøy.

Dersom en skulle få en hendelse i en av tunnelene har en kun omkjøringsmuligheter via Lofoten eller Sverige (anslått til 11 timers omkjøring). En slik situasjon vil være utfordrende i forhold til samfunnssikkerheten, og Sørfold kommune vil bli spesielt hardt rammet, men også nabokommuner nord for Sørfold og i realiteten store deler av Nord-Norges vil være svært utsatt i en slik situasjon. For landsdelen vil dette ha dramatiske konsekvenser for reisende og næringsliv, og i forhold til å binde sammen landet vil en slik situasjon, der E 6 er stengt over lang tid, skape en uholdbar situasjon. Vi viser til «brunostbrannen» på RV 827 i Brattlitunnelen i Tysfjord, der det tok 22 måneder å få utbedret skadene.

**Ut fra en vurdering i forhold til trafikkfare, framkommelighet og sårbarhet for hele landsdelen ber vi om at bygging av ny E6 gjennom Sørfold iverksettes og realiseres snarest.** Den nye vegen vil bli 11 kilometer kortere enn dagens E6, og reisetida mellom Fauske og Narvik reduseres med inntil 25 minutter.

Fram mot ny NTP foreligger vil det være viktig å bruke tiden til detalj-planarbeid og prosjektering og avklaring av eiendomsforhold, slik at en ikke mister framdrift i prosjektet. Det haster i forhold til EU sine bestemmelser å få realisert prosjektet slik at vi får en nasjonal stamveg med en standard som ikke er til fare for liv, helse og samfunnssikkerheten.

## **2. a) E6 Ulsvågskaret tunnel (Mørsvikbotn – Ballangen KVV) [Prinsipp 1, 2 og 4]**

E6 Ulsvågskaret har vært planlagt siden 1980-tallet med ulike prioriteringer, og ligger nå inne i siste periode i dagens NTP 2018 – 2029. Det er gjennomført KVV for strekningen E6 Mørsvikbotn – Ballangen og det er nå på tide at strekningen gis prioritet og utbedres. Strekningen er ikke trafiksikker og fremstår som en alvorlig flaskehals på dagens E6. Den er svært ulykkesbelastet, særlig på vinterstid, og særlig utfordrende i beredskaps-sammenheng. Strekningen er krevende for yrkes-/vogntogtrafikken med mange utforkjøringer og utfordringer på grunn av kurvatur. På vinterstid er det tungtransport-sjåfører som nekter å kjøre strekningen fordi de opplever den som så utfordrende at den er en fare for liv, helse og samfunnssikkerheten.

Fergesambandet Bognes – Lødingen er det mest trafikkerte over Vestfjorden, og E6 Ulsvågskaret må ses i sammenheng med dette. Når Tjernfjellet er ferdig realisert vil E6 over Hamarøy og Sørfold og videre over Tjernfjellet være den korteste vegstrekningen ut mot Europa.

Statens Vegvesen er nå i gang med reguleringsplanarbeidet med mål om stadfesting av reguleringsplanen tidlig i 2021.

Realisering av Ulsvågskaret tunnel er viktig for å knytte Salten nærmere Lofoten, Vesterålen, Sør-Troms og Ofoten næringsmessig, og vil gi transportøkonomiske gevinster som bør gis prioritet. Lokalt vil realiseringen av Ulsvågskaret sikre kommunenes beredskap, slik det er i dag med ofte stenginger vinterstid blir Hamarøy kommune delt.

## **b) E6 Kråkmo Sør (Prinsipp 1, 2 og 4)**

Når det gjelder Kråkmo Sør er dette det prosjektet som er kommet kortest i planlegging og utredning, og det gjenstår mye planarbeid før spaden kan stikkes i jorda. Det er likevel viktig å tenke helhetlig utbygging av hele E6 slik at stamvegnettet rustes opp til å tilfredsstille kravene til en moderne vei og behovet for regionforstørrende tiltak som så absolutt er tilstede. Kråkmo Sør bør derfor ses i sammenheng med både E6 Ulsvågskaret og E6 Ny trasé gjennom Sørfold, og utbedres i sammenheng med disse prosjektene.

## **3. E6 og RV 80 Prosjektet «Fra Bru til Bru» [Prinsipp 1, 2, 3 og 4]**

RV 80 er Nord-Norges mest trafikkerte riksveg med og eneste veg inn til Bodø. Vegen har en ÅTD i størrelsesorden 20 000 og er sterkt ulykkesbelastet.

Prosjektet «Fra Bru til Bru» omhandler en omlegging av E6 og RV 80 ut av Fauske sentrum, utbedring av strekningen Nordvika – Sagelva langs RV 80 og en omlegging av trafikken i tunnel gjennom Tverlandet. Prosjektet er viktig både i forhold til liv, helse og samfunnssikkerhet, men også i forhold til klima/miljø og for bo- og arbeidspendling i regionen. En viktig del av prosjektet er omleggingen av E6 og RV 80 utenfor Fauske sentrum. Vegen gjennom Fauske sentrum har i dag en ÅDT på om lag 12 000 biler, hvorav 10 % er tungtransport. Dette er ikke akseptabelt verken i forhold til trafikale, miljømessige eller sikkerhetsmessige hensyn. En omlegging ut av Fauske sentrum er også et viktig trafiksikkerhetstiltak for å sikre trygg skolevei til nye Vestmyra grunnskole i Fauske.

Salten Regionråd anmoder om at prosjektet gis prioritet da dette er Nord-Norges sterkest trafikkerte riksveg.

#### **4. E6 Sørrelva – Borkamo (Prinsipp 1 og 2)**

E6 Sørrelva – Borkamo har «gått» inn og ut av NTP i en 20 års periode, og har hele tiden vært sett i sammenheng med Tjernfjelltunnelen. Salten Regionråd forutsetter nå at det raskt bevilges penger til å foreta en utbedring på strekningen Sørrelva – Borkamo (E6) ved bruk av tunnelmasser fra Tjernfjelltunnelen, som ble åpnet 17. oktober 2019.

Som en del av Tjernfjelltunnel-prosjektet bygges det en 800 m lang strekning av den nye E6-trasèen ved Storjord. Dette må nå følges opp med videre utbygging av E6 nord og sør for denne. Tunnelmassene fra Tjernfjellet er allerede lagt ut langs ny E6-trase (hovedsakelig på strekningen Storjord-Viskis) og bør nyttiggjøres raskest mulig for å få en effektiv utnyttelse av disse.

Det foreligger allerede vedtatte reguleringsplaner for strekningene Borkamo-Storjord (vedtatt 2017) og Storjord-Viskis (vedtatt 2015). Reguleringsplan for den siste strekningen Sørrelva-Viskis er ferdig utarbeidet. Den har vært på høring skal endelig vedtas høsten 2019.

Det er viktig å ha sammenhengende vegstrekninger av god kvalitet, og det er svært uheldig når strekningen Sørrelva-Borkamo framstår som en flaskehals. Når Tjernfjelltunnelen nå er åpnet vil det være god standard på RV 77 fram til den møter E6 på Storjord. Likeledes er det god standard på E6 både sør og nord for parsellen E6 Sørrelva-Borkamo.

**Prosjektet «FV 17 Kryssing av Holandsfjorden»** bes vurdert innarbeidet i NTP grunnet høy kostnadsramme. Prosjektet hører normalt inn under Regional Transportplan.

## **2. Utbygging av Bodø Nye Lufthavn:**

Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn med om lag 1.7 millioner passasjerer årlig og har en betydelig årlig vekst. Lufthavnen er et svært viktig transportknutepunkt som binder Nordland sammen med resten av landet og verden for øvrig. Målet er at den nye lufthavnen skal ha en kapasitet på 2,5 millioner passasjerer.

Salten Regionråd er tilfreds med at Bodø Nye Lufthavn er besluttet realisert og at den ligger inne i dagens NTP. Det haster med en realisering grunnet dårlig rullebane.

Ny adkomst til Bodø Nye Lufthavn er ikke med i de beregningene som ligger inne i eksisterende NTP. Det er derfor viktig at etablering av adkomstveger til ny lufthavn tas inn i neste NTP 2022 – 2033, ved at RV 80 bygges om ved Stormyra og vestover.

## **3. Oppgradering av Nordlandsbanen og styrking av tilbud på Nordlandsbanen og Saltenpendelen:**

Salten Regionråd er opptatt av å styrke kommunikasjoner og samferdsel så vel internt i regionen som ut av regionen. Sistnevnte i forhold til å kunne frakte varene ut til markedet på en mest mulig effektiv måte. Dette er også et av målene i Saltenstrategiene 2016 – 2020 hvor det blant annet heter at «Salten Regionråd skal jobbe for å øke satsingen på jernbane for persontrafikk og gods, herunder jobbe for økt frekvens på Saltenpendelen, utbedring av bane/kryssingsspor mv, etablering av ERMTS og på sikt elektrifisering av Nordlandsbanen, samt jobbe for at Nord-Norge-linjen reetableres».

Bodø og Fauske er begge viktige transportknutepunkt, og en styrking av Bodø sin rolle som intermodal terminal for tog, sjø og bil for å legge til rette for økt transportvirksomhet via sjø og bane, vil være en svært viktig oppgave i fremtiden. Det samme gjelder Fauske som transportknutepunkt, da kapasiteten på Fauske godsterminal er sprengt og en flaskehals for en god og effektiv



håndtering av godstransport. Salten Regionråd er derfor tilfreds med at Bane Nor har startet utbedringen av dagens godsterminal på Fauske og at tiltaket ligger inne i første seksårsperiode i Jernbanedirektoratets handlingsprogram. Dette må følges opp gjennom NTP og bevilgninger i tilknytning til dette.

Flere viktige næringer er avhengig av gode og velutviklede transportårer, både langs vei, sjø og bane. Et eksempel er sjømatnæringen, som i dag er avhengig av en godt utbygd infrastruktur for å kunne transportere produktene sine ut til markedet, i den etterspurte kvaliteten som er fersk sjømat. God infrastruktur har stor betydning for verdiskapingen og innen få år er det ventet inntil en sjudobling i sjømatproduksjonen i Nord-Norge. Dette vil kreve betydelige investeringer i samferdselssektoren for å tilrettelegge for denne økte verdiskapingen, **og her vil fremtidens satsing på jernbane spille en viktig rolle.**

Salten Regionråd er tilfreds med at Jernbanedirektoratet har som mål å innføre det nye digitale signalsystemet ERTMS innen 2022 på Nordlandsbanen og ber om at dette følges opp i NTP-sammenheng. Dette er i tråd med våre prioriteringer, og svært viktig for å kunne øke kapasiteten på Nordlandsbanen.

Regionrådet er videre tilfreds med at arbeidet med å forlenge krysningssporet på Oteråga og på Røklund er ferdigstilt og klar til ERTMS innføres i 2022. Vi mener likevel det er viktig at Jernbanedirektoratet jobber målrettet for å etablere forlengede krysningsspor på Støver, i Valnesfjord og på Setså, i tillegg til Sukkertoppen innen 2022 (sistnevnte ligger allerede inne i Nasjonal Transportplan). Uten å realisere disse krysningssporene vil ikke ERTMS kunne utnyttes fullt ut, da det er for mange korte krysningsspor langs Nordlandsbanen som igjen gir begrenset kapasitet for både passasjerer og gods. Med en reetablering av Nord-Norge linjen (containerbåt fra Bodø og videre nordover) er det et behov for å redusere framføringstiden av godset mellom Bodø og Alnabru. Dette er omtalt i eget punkt. **Salten Regionråd ber Samferdselsdepartementet gi Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede antall krysningsspor, lokalisering av disse og planlegging av disse. Dette arbeidet haster da krysningssporene må bygges og forlenges innen 2022 i tråd med at ERTMS innføres, og vi ber om at arbeidet gis høy prioritet.**

For Saltens innbyggere og i et regionforstøringsperspektiv er Saltenpendelen (Bodø – Fauske – Rognan) et særdeles viktig transporttilbud. Saltenpendelen har siden oppstarten i 2014, vært en formidabel suksess, og i løpet av de fire første månedene i 2017 registrerte NSB 21,5 millioner togreiser. Den største prosentvise økningen finner vi på pendlerruta mellom Rognan og Bodø. Samme strekning var også etter de første åtte månedene i 2016 den strekningen med størst økning i landet. Salten Regionråd ber om at man gjennom neste NTP bidrar til en fortsatt god utvikling på Saltenpendelen gjennom økt frekvens med flere avganger, og ved å etablere en tidligere avgang fra Bodø til Rognan på morgenen. På denne måten vil Saltenpendelen bli en god pendlerrute også for jobbreisende som pendler fra Bodø til Fauske og Rognan. Når ERTMS er innført i 2022, bør man også ha som mål å forlenge enkelte avganger til Røklund.

Nordlandsbanen er den lengste togstrekningen i Norge som i dag driftes med dieseldrevne lokomotiv, og bør så raskt som mulig over på mer miljøvennlig drivstoff. Utviklingen innen transportsektoren har en målsetning om nullutslipp for alle transportformer. Vi kan ikke akseptere at Nordlandsbanen skal fortsette å trafikkeres av tog som bruker diesel som drivstoff. Vi ber derfor om at Nordlandsbanen vurderes som teststrekning for følgende:

- Bi-modale lokomotiver, dvs. lokomotiver som har fullverdig el. og dieseldrift i samme lok.
- Nordlandsbanen (Saltenpendelen) etableres som teststrekning for hydrogentog.

I Meløy kommune i Salten gjøres det nå en satsing på produksjon av hydrogen og oppstart av en ny hydrogenfabrikk i Glomfjord med produksjon på inntil seks tonn daglig. Hydrogenet skal bli til

drivstoff på vei, bane og til sjøs og skal også brukes til industriformål. I den forbindelse vil Saltenpendelen være en god teststrekning for hydrogentog.

Bodø ønsker å bli en foregangsby for hydrogen, og et samarbeid mellom Meløy og Bodø kommuner og Jernbanedirektoratet, vil kunne bidra til at man får testet ut fremtidens jernbaneløsninger gjennom å etablere passasjertog på hydrogen på Saltenpendelen. Salten Regionråd ber Nordland fylkeskommune anmode Samferdselsdepartementet å jobbe for at Saltenpendelen kan bli en nasjonal teststrekning for hydrogentog i Norge.

Salten Regionråd ønsker på denne bakgrunn å fremme følgende samferdselsprioriteringsliste på jernbane:

1. **ERTMS må etableres og innføres innen 2022, jf. Jernbanedirektoratets handlingsprogram.**
2. **Nye krysningsspor** (Støver, Valnesfjord og Setså samt Sukkertoppen på Saltfjellet) **etableres innen 2022. Salten Regionråd ber Jernbanedirektoratet snarest å utrede antall krysningsspor, lokalisering av disse og planlegging av disse.**
3. Ferdigstille utvidelser og utbedringer av godsterminalen på Fauske
4. Utbedringer av godsterminalen i Bodø (havne- og jernbaneterminalene må koples sammen). Styrking av Bodø sin rolle som intermodal terminal for tog, sjø og bil og legge til rette for økt transportvirksomhet via sjø og bane.
5. Nordlandsbanen som teststrekning for etablering av hydrogentog
6. Økt vedlikehold og oppgradering av linje
7. Tidligere morgenavgang fra Bodø - Rognan
8. Etablere enkelte avganger på Saltenpendelen til og fra Røkland
9. Flere avganger i løpet av dagen mellom Rognan og Bodø, på sikt timesfrekvens
10. Sidespor til Sørfold havn og på sikt realisering av Nord-Norgebanen

#### **Øvrige tiltak:**

##### Reinpåkjørsler

Vinteren 2017/18 var preget av mange dyrepåkjørsler langs Nordlandsbanen, noe som først og fremst er en tragedie for dyrene og for reiseierne. Dette har også en negativ konsekvens for togtrafikken, da slike påkjørsler bidrar til å redusere punktligheten og framkommeligheten langs Nordlandsbanen. Salten Regionråd ber om at arbeidet med utbygging av reingjerder langs Nordlandsbanen fortsetter og intensiveres.

##### Wifi langs Nordlandsbanen

Salten Regionråd ber om at det jobbes for å etablere en stabil Wifi langs Nordlandsbanen. Det er i dag i beste fall liten eller ingen tilgang til Wifi langs Nordlandsbanen, noe som oppleves som en ulempe for de som velger å reise med tog. Vi ber om at det etableres stabil tilgang til Wifi langs hele Nordlandsbanen, i første omgang på Saltenpendelen, slik at de som pendler har tilgang til trådløst internett på hele denne strekningen.

#### **4. Re-etablering av Nord-Norgelinja:**

Det har i mange år vært stort fokus nasjonalt på å overføre gods fra vei til sjø og bane. I riksrevisjonens rapport fra februar 2018 slås det fast at målet om overføring av godstransport fra vei til sjø og bane på transport av stykk gods på strekninger over 300 kilometer ikke er nådd. Videre pekes det på at myndighetene ikke har klart å styrke konkurranseevnen til sjø- og jernbanetransport sammenliknet med veitransport.

Havnene er i den nasjonale havnestrategien gitt en sentral rolle i arbeidet med å få til økt overføring av gods til sjø. I Bodø er jernbaneterminalen og havneterminalen plassert helt inntil hverandre og gir store muligheter for overføring av gods og etablering av en effektiv intermodal godskorridor som binder sammen Nord-Norge med Oslo og kontinentet. En godskorridor mellom Tromsø og Oslo, som kombinerer båt Tromsø – Bodø og jernbane Bodø – Oslo, bør etableres med utgangspunkt markedets krav til effektiv transport av gods. Dette kan man oppnå med en samordnet og felles satsing på tvers av transportformene hvor man understøtter næringslivets behov for rask framføringstid for godset. Undersøkelser gjennomført av Transportutvikling (2015) og Rambøll (2018) viser at en denne godskorridoren årlig vil kunne flytte mer enn 25 000 vogntog fra veien, noe som ifølge beregninger fra Transportøkonomisk Institutt (2015) vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst på 200 millioner kroner årlig.

Kjøreveien mellom Oslo og Tromsø er på 1643 km. Jernbanestrekningen mellom Oslo og Bodø er landets lengste jernbanestrekning på 1282 km og består av Nordlandsbanen (729 km) og Dovrebanen (553 km). En forutsetning for at godset på denne strekningen skal flyttes fra vei til sjø og bane er at godset fraktes effektivt (raskt) på jernbanen, samt at koblingen mellom jernbane og båt i Bodø skjer sømløst. Godstoget mellom Oslo og Bodø bruker i 2019 22 timer og 47 minutter. I 2002 ble den samme strekningen tilbakelagt på 20 timer og 37 minutter, mens den motsatt vei (Bodø – Oslo) gikk unna på 19 timer og 20 minutter. På strekningen mellom Oslo og Bodø bruker altså godstoget 2 timer og 10 minutter lengre i 2019 enn det gjorde i 2002! I denne perioden er det i tillegg gjennomført flere veiprojekter som har gitt ytterligere økt konkurransekraft for vei-transport til fordel for jernbane (og båt).

Dersom det skal være realisme i målet om å overføre gods fra vei til sjø og bane må det synliggjøres en klar og tydelig satsing for mer gods på jernbanen. Det er et krav å få ned framføringstiden på jernbane mellom Oslo og Bodø, på sikt til under 18 timer.

For å få ned framføringstiden må følgende prioriteres:

- Nytt signalsystem (ERTMS) må innføres på Nordlandsbanen som planlagt innen 2022.
- Nordlandsbanen nord for Mo i Rana må kunne betjene 600 meter lange godstog helt til Bodø. Det må prioriteres å bygge nye kryssingsspor for 600 meter lange godstog. Ifølge Jernbanedirektoratets godsstrategi NTP 2022-2033 må dette prioriteres på Saltfjellet (Sukkertoppen) og på Vudu (mellom Stjørdal og Skogn). Begge disse kryssingssporene må bygges ut tidlig i perioden slik at ikke framføringstiden på Nordlandsbanen økes som følge av den planlagte innføringen av halvtimesintervall for persontrafikken mellom Trondheim og Steinkjer.
- Stasjonene på Fauske og i Bodø må bygges ut til å kunne ta imot lange godstog.
- Arbeidet med å øke kapasiteten på Dovrebanen må fortsette slik at det kan kjøre flere 600 meter lange godstog mellom Oslo og Trondheim. En økt kapasitet på Dovrebanen vil være positivt for Nordlandsbanen.
- Prioriteringsreglene mellom gods- og persontog må endres. Salten Regionråd foreslår at det innføres katalogruter for godstog, hvor godstog mellom Oslo og Bodø gis høy prioritet og at dette defineres for en lengre periode enn det nåværende årsintervallet, hvor årlig ruteplan fastsettes etter jernbaneforskriften. En slik innføring av katalogruter er beskrevet i punkt 3.3 i Jernbanedirektoratets hovedrapport Godsstrategi NTP 2022-2033

Det er et krav at det etableres en planskilt krysning mellom jernbane og havn i Bodø.

I luftlinje er det ca. 350 meter mellom jernbaneterminalen og terminalkaien i Bodø havn. Disse to områdene deles av en sterkt trafikkert vei, Jernbaneveien, som i 2014 hadde en trafikk på 11 500 ÅDT. Trafikken i området er forventet å vokse på grunn av omlegging i trafikkmønsteret i omkringliggende veier.

For at containere skal fraktes effektivt og uten store omlastingskostnader mellom jernbane og båt må godset kunne kjøres direkte mellom terminalene på et område som tillater kjøring av kjøretøy med svarte skilter med gul skrift. Godset må kunne fraktes mellom jernbaneterminal og kai uten opphold for å vente på passerende trafikk.

Dette kan i praksis løses ved at en liten strekning på Jernbaneveien løftes slik at biltrafikk, sykkel og gående passerer over terminalområdet via en bru, mens godstransporten kan foregå uhindret på bakkeplan mellom jernbaneterminal og havneterminal. Dette vil gi sikker ferdsel for bilister, kollektivtrafikk og myke trafikanter, samtidig som det vil gi en effektiv logistikk på terminalområdet og øke grunnlaget for at gods overføres fra vei til bane og sjø.

Det er et krav at Nordlandsbanen reduserer sine utslipp og tar i bruk ny teknologi på lokomotiv. Utviklingen innen transportsektoren har en målsetning om nullutslipp for alle transportformer. Vi kan ikke akseptere at Nordlandsbanen skal fortsette å trafikkeres av tog som bruker diesel som drivstoff. Vi ber derfor om at Nordlandsbanen vurderes som teststrekning for følgende:

- Bi-modale lokomotiver, dvs. lokomotiver som har fullverdig el. og dieseldrift i samme lok.
- Nordlandsbanen (Saltendependelen) må derfor etableres som teststrekning for etablering av hydrogentog.

## 5. Byvekstavtaler:

Salten Regionråd anmoder om at det åpnes opp for at flere mellomstore byområder kan inngå i byvekstavtalene. Bodø har trafikk- og miljøutfordringer som tilsier at det er formålstjenlig med et mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Bodø er en by i vekst og har mange trafikale utfordringer som det er behov for å løse. Det er viktig for Bodø å komme i posisjon til å inngå Byvekstavtale med staten.

Vi viser til vedlagte innspill til NTP 2022 – 2033 fra Nettverk for nye byvekstavtaler med en beskrivelse av det arbeidet som Bodø kommune og fire andre mellomstore byregioner jobber for. Utfordringene i de mellomstore byregionene bør være en sentral del av NTP 2022-2033, og for å kunne løse disse utfordringene, er det viktig at ordningen med byvekstavtaler utvides for de mellomstore byområdene. Nullvekst i personbiltrafikken må være et gjennomgående perspektiv selv om det er regionale forskjeller og behov.

---

### **SR-SAK 46/19    NOU 2016:16 SKATTELEGGING AV VANNKRAFTVERK**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

#### **Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd er et politisk samarbeidsorgan mellom kommunene Bodø, Beiarn, Gildeskål, Fauske, Hamarøy, Meløy, Rødøy, Saltdal, Steigen og Sørfold. I møte 19. november 2019 har regionrådet drøftet NOU 2019:16, Skattlegging av vannkraftverk. Fra møtet avgis følgende enstemmige uttalelse til Kraftskatteutvalgets arbeid.

Saltenkommunene kan ikke, verken som eiere av lokale og regionale vannkraftanlegg eller som vertskommuner for store vannkraftanlegg, akseptere at kraftskatteutvalgets forslag i NOU 2019:16, legges til grunn for fremtidens avgifts- og skatteregler.

Salten Regionråd minner om at både Energi Norge, som organiserer vannkraftprodusentene og Landssammenslutningen for vassdragskommuner, som organiserer vertskommunene, har gitt gjennomarbeidede innspill til det nedsatte ekspertutvalget. Disse er gitt i den hensikt å klargjøre hva som skal til for at eksisterende og ubenyttede vannkraftressurser fortsatt skal kunne tas i

bruk i den viktige produksjonen av fornybar energi. Innspillene varierer naturlig vis, men svarer opp ekspertutvalgets mandat med en praktisk tilnærming som ikke er å finne i ekspertutvalgets rapport. Det er skuffende å registrere at ekspertutvalget helt har sett bort fra de innspill avgjørende aktører har gitt. Konsekvensen blir da at bransjen ikke motiveres til å investere i verken rehabiliteringer av eksisterende anlegg eller bygging av nye. Vertskommunene vil på sin side ikke ofre sine naturressurser, dersom utbyggere ikke skal fortsette å gjøre opp for den skade som forvoldes ved å bygge ut og dersom de ikke sikres en rimelig andel av verdiskapingen vannkraften gir.

Kommunene i Salten ønsker å bidra til fortsatt og økt produksjon av fornybar vannkraftenergi, men da på andre premisser enn det som er oppstilt i NOU 2019:16. Det viktigste skattemessige virkemidlet å gjøre noe med konkretiseres til å gjøre videre vurderinger og endringer av grunnrenteskatten. Grunnrenteskatten er ikke investeringsnøytral i dag, slik meningen med skatten er. Til det er friinntekten/skjermingsrenta inkludert nødvendig risikopåslag for lav, for særlig de produktionsorienterte selskapene og grunnrentas sats for høy.

#### Nærmere om NOU'en og Saltenkommunenes syn:

Ekspertutvalget vil frata 258 vertskommuner for vannkraftanlegg 3,66 milliarder kroner årlig, s.159. For Saltenkommunene samlet er påregnelig tap beregnet til 180 millioner årlig. Beløpet foreslås overført til staten ved å avvike ordningene med konsesjonsavgifter og konsesjonskraft og nesten avvike eiendomsskatten. Det siste gjøres ved å endre verdsettingsgrunnlaget og gå bort fra prinsippene som ligger i en objektskatt - til et verdsettingsgrunnlag basert på skattemessig verdi. Foreslåtte nye verdsettingsregler vil føre til at selve naturressursen som utnyttes, ikke lenger skal skattlegges. Dette er Salten Regionråd helt imot. En oppfølging av kraftskatteutvalgets forslag om å gå over til skattemessig verdi, vil i tillegg gi en skatteskjerpelse for nye og unge verk, sett mot eldre og helt eller delvis nedskrevne verk. Slik vil den prinsipielle omleggingen være et hinder for investeringer i rehabiliteringer, moderniseringer og nybygging av vannkraftverk, heller enn en motivasjon for kraftselskapene og deres eiere.

Når vi registrerer at forslaget også inneholder en nedjustering av innslagspunktet for beregning av grunnrenteskatt på småkraft, slik at anlegg helt ned til installert effekt på 1.500 kWA vil måtte betale grunnrenteskatt, så ser vi at også denne delen av kraftskatteutvalgets arbeid mer er en teoretisk øvelse heller enn praktisk gjennomførbar omlegging. De forutsetningene som utbyggere av småkraft har lagt til grunn for sine investeringer blir ved dette vesentlig endret og det må i realiteten ventes statlig bestemte konkurser dersom utvalgets forslag på dette området blir fulgt opp.

Utvalgets skisse til å kompensere for kommunenes inntektsbortfall er å øke naturressursskatten. Denne er i dag 1,1 øre og 0,2 øre/kWh til henholdsvis kommunene og fylkeskommunene. Kraftskatteutvalget antyder økning opp til 4,6 øre/kWh samlet – uten å si noe om fordelingen mellom kommunene og fylkeskommunene. Vi vet at naturressursskatten inngår i inntektssystemet og at forslaget vil føre til store omfordelinger mellom kommuner. Bykommuner uten naturinngrep blir de store vinnerne og vertskommunene som faktisk er skadelidende ved vannkraftproduksjon blir tapere. Virkningen er beregnet av KS. Denne tilsier at de største vinnerne, isolert til naturressursskattekompensasjonen, blir Oslo med kr. 249 MNOK årlig, Bergen med 102 MNOK og Trondheim med 64 MNOK. De største taperne blir Suldal med 78 MNOK årlig, Sirdal med 60 MNOK og Vinje kommune med et årlig tap på 59 MNOK. Av dette ser vi at de største kommunene i landet er vinnere og de minste er taperne. Derfor vil en slik kompensasjon ikke få noen positiv virkning for kommunene i Salten.

Utvalgets mandat var å foreslå endringer som vil styrke kraftselskapenes insentiver til videre investeringer i ny vannkraft og opprustning av eldre anlegg. Kraftselskapene pekte på den statlige grunnrenteskatten som et hinder for å få utløst (re)investeringsbehovet. Ikke de kommunale ordningene. Salten Regionråd mener at gjeldende utforming av grunnrenteskatten hindrer gjennomføring av samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer. Til tross for dette skjerper utvalget den statlige grunnrenteskatten med 1,2 milliarder kroner, et forslag som altså også rammer småkraftverkene. Og det gjøres dessverre ingen vesentlige endringer med skjermingsrenten i beregningsgrunnlaget. Salten Regionråd mener den nasjonale løsningen for miljømessig og samfunnsøkonomisk gunstig opprustning og nyinvestering i vannkraft nettopp ligger i å gjøre noe med

grunnrenteskatten. De andre ordningene bør forbedres innenfor en provenynøytral ramme for vertskommunene. Bedre skattemessige insentiver gjennom en grunnrente som reelt bare beskatter superprofitt vil gi mulighet til å bake en større kake. Det vil gagne alle – og aller mest staten som skattekreditor og eier.

Alle sentrale høringsinstanser, Norsk Industri, Energi Norge, EI- og IT-forbundet, LVK, KS og Småkraftforeninga har tatt skarp avstand fra utvalgets forslag, og fremholdt at det ikke vil bli bygget mer fornybar vannkraft med utvalgets kraftregime. Samtlige høringsinstanser vi kjenner til påpeker at utvalget har mislykkes ved at forslagene som fremmes vil motvirke samfunnsnyttige investeringer. Utvalget har derfor sviktet sitt oppdrag.

Det norske vannkraftregimet har i mer enn hundre år vært en suksess og har sterkt bidratt til vår velstandsutvikling. Til tross for vannkraftens naturinngrep har bykommuner, fylkeskommuner og staten med sin økonomiske kapital og vertskommuner med sin naturkapital funnet sammen og gjort Norge til Europas største vannkraftprodusent og landet med det beste fornybarregnskapet.

Helt fra vannkraftens barndom har det vært bred politisk enighet om at de kommuner som stiller sine naturressurser til rådighet for storsamfunnet, har krav på en varig andel av de verdier disse ressursene gir opphav til. Prinsippet om ytelse mot ytelse har i hver enkelt vannkraftkonsesjon blitt stadfestet gjennom ordningen med konsesjonskraft, og naturinngrepene er blitt betalt gjennom en miljøavgift, kalt konsesjonsavgifter.

Denne samfunnskontrakten har stått som en grunnpilar i vårt stolte vannkraftregime og ble senest bekreftet i 2016 av et enstemmig storting, gjennom behandlingen av Meld.st. 25 (2015-2016), Kraft i endring. Energipolitikken mot 2030.

### **Det er denne samfunnskontrakten kraftskatteutvalget setter over styr!**

Utvalget later til å tro at det er likegyldig for kommunesektoren om inntekter kommer fra egne, rettighetsbaserte ordninger eller fra statlige overføringer «(...)det bør ikke være et mål å stimulere kommunene til å legge til rette for en bestemt næring (...)», s. 158

Utvalget synes helt å mangle forståelse for grunnlaget for vår velstandsutvikling og Norges mangfold; kystkommuner har naturressurser egnet for havbruk, vassdragskommuner har naturressurser egnet for vannkraft, andre kommuner har gunstige havner, vindressurser, mineraler eller annet som kan gi grunnlag for aktivitet, næringsvirksomhet, bosetting og lokal velferd. Det har vært en lang og bred politisk tradisjon for at kommunene skal stimuleres til å utnytte sine ressurser til beste både for eget samfunn og for storsamfunnet, og denne tradisjonen har gitt grunnlag for bosetting og velferd i hele landet.

Vi mener de holdninger utvalgets forslag bygger på, undergraver lokaldemokratiet og vil skape uheldige motsetninger mellom storsamfunnet og de lokalsamfunn som fremover blir bedt om å bidra med sine naturressurser til videre bygging av landet.

Salten Regionråd ber regjering og storting legge til side utvalgets rapport.

---

## **SR-SAK 47/19    SALTENSTRATEGIER 2020 – 2024 – ORGANISERING OG OPPSTART AV PROSESS**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

### **Enstemmig vedtak:**

1. Salten Regionråd vedtar oppstart av planarbeid for utarbeidelse av Saltenstrategier for perioden 2020 – 2024.

2. Formålet med strategiplanen er å prioritere de viktigste samarbeidsoppgavene i Salten i kommende valgperiode, samt legge grunnlaget for utarbeidelse av konkrete handlingsplaner, inkludert økonomi, innenfor hvert av de prioriterte satsingsfeltene.
3. Nye Saltenstrategier skal fremkomme gjennom en rullering av gjeldende strategier, i henhold til saksframlegget.
4. Det settes av inntil 200 000 kroner til gjennomføring av prosessen. Midlene tas fra Styrets disposisjonsfond. Daglig leder får mandat til å iverksette jobben med å innhente ekstern bistand.
5. Prosessen organiseres på følgende måte:
  - a. Regionrådet er overordnet ansvarlig for gjennomføringen av prosessen. Styret oppnevnes som styringsgruppe.
  - b. Daglig leder oppnevnes som prosessleder som skal forestå styringsgruppen i sitt arbeid, samt ha det overordnede ansvaret for utarbeidelse av selve strategidokumentet.
  - c. Det er behov for å engasjere en ekstern konsulent til å bistå i prosessen og i utarbeidelsen av strategidokumentet.
  - d. Det tas sikte på å gjennomføre et strategiseminar for sekretariatet og styret tidlig vinter 2020.

---

**SR-SAK 48/19 NY KOMMUNELOV – ENDRINGER FOR § 27-SELSKAPENE / SAMARBEIDENE**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Styret bes å jobbe videre med saken i henhold til de innspill som framkom i møtet.

Ny sak legges fram i løpet av våren 2020.

---

**SR-SAK 49/19 SALTENTINGET 2020**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Saken utsettes inntil videre.

Regionrådet ber styret å jobbe videre med saken i henhold til de innspill som framkom i møtet.

---

**SR-SAK 50/19 ET KVOTESYSTEM FOR ØKT VERDISKAPING OG UTVIKLINGEN I TURISTFISKET**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019. Kjell Ingebrigtsen, Norges fiskarlag orienterte.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd ber styret jobbe videre med saken og legge den frem på møte i februar 2020.

## **SR-SAK 51/19 INNMELDTE SAKER FRA KOMMUNENE**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

- a) Fra Bodø kommune v/rådmann er følgende sak meldt inn til møtet

### **Bodø som Europeisk kulturhovedstad i 2024**

Rolf Kåre Jensen orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

- b) Fra Fauske kommune v/rådmann er følgende sak meldt inn til møtet

### **Prosjektet «Fra Bru til Bru»**

Kenneth Svendsen orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

- c) Fra Saltdal kommune v/ordfører er følgende sak meldt inn til møtet

### **Samhandlingsmodellen – for unge i utenforskap**

Bengt Arne Sundsfjord orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

- d) Fra Bodø kommune v/rådmann er følgende sak meldt inn til møtet

### **Statliggjøring av skatteoppkreverfunksjonen**

Rolf Kåre Jensen orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

- e) Fra Bodø kommune v/rådmann er følgende sak meldt inn til møtet

### **Helsehus**

Rolf Kåre Jensen orienterte.

#### **Enstemmig vedtak:**

Saken tas til orientering.

## **SR-SAK 52/19 VALG AV REPRESENTANT TIL NORDLANDSMUSEETS RÅD**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

#### **Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd velger Mette Bjørnvik, Meløy, som sin representant i Nordlandsmuseets Råd.



Som vararepresentant velges: Kjersti Bye Pedersen  
Valgene gjelder for kommunevalgperioden 2019 – 2023.

---

**SR-SAK 53/19 VALG AV STYREMEDLEM I «FELLES ANSVAR I SALTEN»**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Utvidet Regionråd oppnevner Ronny Borge, Fauske, til samarbeidskommunenes representant og styreleder for Felles Ansvar i Salten (på valg i 2021).

Som vara oppnevnes Synnøve Pettersen, Bodø, for samme tidsrom.

---

**SR-SAK 54/19 VALG AV REPRESENTANT TIL VANNREGIONUTVALG NORDLAND**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Som Salten Regionråd sin representant til Vannregionutvalg Nordland 2019 – 2023 velges: Gisle Hansen, Sørfold.

Som vararepresentant velges: Hilde Dybwad, Fauske.

---

**SR-SAK 55/19 VALG AV REPRESENTANTER TIL DA BODØS PROGRAMRÅD**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Som representanter til DA-Bodøs programråd foreslås:

Marlen Rendall Berg, Fauske

Sigurd Stormo, Meløy

Fylkesrådet og programrådet bestemmer hvem av disse som skal være henholdsvis representant og vararepresentant.

---

**SR-SAK 56/19 VALG AV REPRESENTANT TIL RÅDET FOR NORDLAND NASJONAL-PARKSENTER**

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Som representant for Salten Regionråd i Rådet for stiftelsen Nordland Nasjonalparksenter for valgperioden 2019 – 2023 velges Annette Hals, Salten Friluftsråd.

Som vara velges Kjersti Bye Pedersen.

**SR-SAK 57/19    STATSKOGS REGIONUTVALG – FORSLAG TIL REPRESENTANTER**

---

Det vises til saksfremlegg datert 4.11.2019.

**Enstemmig vedtak:**

Salten Regionråd foreslår følgende representanter fra Salten til Statskog sitt Regionutvalg Salten for kommunevalgperioden 2019 - 2023:

- |                                 |                                |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 1. Rune Berg, Saltdal           | med vara Monika Sande, Beiarn  |
| 2. Britt Kristoffersen, Hamarøy | med vara Elin Eidsvik, Hamarøy |

Møtet slutt kl 13.00

Neste møte i SR blir **13. februar 2020 i Bodø.**

Bodø, den 20.11.2019

Salten Regionråd

Ida Maria Pinnerød (sign.)  
leder

Kjersti Bye Pedersen (sign.)  
daglig leder

Heidi Robertsen (sign.)  
referent