

REFERAT**FRA MØTE I REGIONRÅDET 2. – 3. JUNI 2016 I HAMARØY**

Til stede:	Monika Sande	Beiarn
	Bjørnar Brændmo	Beiarn
	Ole Petter Nybakk	Beiarn
	Arild Nohr	Bodø
	Grete Monica Fjærvoll	Bodø
	Rolf Kåre Jensen	Bodø
	Jørn Stene	Fauske
	Geir Mikkelsen	Fauske
	Petter J. Pedersen	Gildeskål
	Svein Eggesvik	Gildeskål
	Helge Akerhaugen	Gildeskål
	Jan-Folke Sandnes	Hamarøy
	Rigmor Lien	Hamarøy
	Kurt Fossvik	Hamarøy
	Sigurd Stormo	Meløy
	Mette Bjørnvik	Meløy
	Hege Sørli	Meløy
	Rune Berg	Saltdal
	Anne Britt Sletteng	Saltdal (deltok 2.6)
	Ronny Seljeseth	Saltdal (deltok 2.6)
	Asle Schrøder	Steigen
	Torben Marstrand	Steigen
	Lars Kr. H. Evjenth	Sørfold
	Anne Lise N. Arntzen	Sørfold
	Ørjan Higrav	Sørfold
I tillegg møtte:	Kjersti Bye Pedersen	Salten Regionråd
	Heidi Robertsen	Salten Regionråd
	Jens Kyed	Salten Regionråd
	Odd Emil Ingebrigtsen	Salten Invest AS under SR-sak 18/16
	Svenn Are Jensen	Salten Invest AS under SR-sak 18/16
	Trond Loge	Salten Friluftsråd under SR-sak 19/16
	Bjørn Godal	Salten Friluftsråd under SR-sak 19/16
	Bente Melby Næss	Salten Friluftsråd under SR-sak 19/16
	Sverre Breivik	Salten Kulturutvalg under SR-sak 20/16
	Hege Næss Klette	Salten Kultursamarbeid under SR-sak 20/16
	Ingunn Dalen	Felles Ansvar under SR-sak 21/16
	Rune Røbekk	Felles Ansvar under SR-sak 21/16

Petter Jørgen Pedersen ledet møtet. Det var ingen merknader til innkalling og saksliste. Fredag 3. juni ble det avholdt fellesmøte med Ofoten Regionråd.

SR-SAK 18/16 GENERALFORSAMLING SALTEN INVEST AS

Det vises til eget referat fra generalforsamling i Salten Invest AS.

SR-SAK 19/16 ÅRSMØTE SALTEN FRILUFTSRÅD

Det vises til eget referat fra årsmøte i Salten Friluftsråd.

SR-SAK 20/16 ÅRSMØTE SALTEN KULTURSAMARBEID

Det vises til eget referat fra årsmøte i Salten Kultursamarbeid.

SR-SAK 21/16 ÅRSRAPPORT FELLES ANSVAR I SALTEN

Det vises til saksfremnlegg datert 27. mai 2016. Ingunn Dalen og Rune Røbekk orienterte.

Enstemmig vedtak:

1. Utvidet Regionråd godkjenner Årsrapport for 2015 for Felles Ansvar i Salten.
2. Kommunenes utgiftsandel for 2017 settes til kr 1 862 280,- + deflator for 2017.
3. Styret i Felles Ansvar har følgende sammensetning fra juni 2016:

Ronny Borge, styreleder,	samarb.komm. (på valg i 2017)
Vara: Anne Lise Nordvik Arntzen,	Sørfold kommune (på valg i 2017)
Arne Hammer,	fungerende leder Salten (på valg i 2017)
Vara: Thomas Thorshaug,	leder U18 politiet (på valg i 2017)
Mona Hammerfjeld	leder Konfliktrådet (på valg i 2018)
Vara: Titten Stensland	ungdomskoordinator Konfliktrådet (på valg i 2018)
Randolv Gryt	leder levekårskomitéen, Bodø kommune (på valg 2018)
Vara: Bente Haukås	nestleder levekårskomitéen, Bodø kommune (på valg i 2018)

SR-SAK 22/16 REFERAT FRA FORRIGE MØTE

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

Referat fra møte i Salten Regionråd 18. – 19. februar 2016 godkjennes.

SR-SAK 23/16 ORIENTERINGER

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

- a. Orientering fra sekretariatet:
 1. Høringsuttalelse – sikre bærekraftig vekst i laksenæringen i Skjerstadjorden - Oppfølging av SR-sak 14/16
 2. Møte med fylkesrådet
 3. Innspill TEN-T Corridors
 4. Samferdselsmøte i Tromsø om NTP 23 mai

Tiltakene under regionrådet:
 Salten Kultursamarbeid
 Salten Friluftsråd

- b. Rådmannsutvalget orienterte om
1. Møte med næringsnettverket
 2. Arbeidsfordeling mellom rådmennene i arbeid med uttalelser etc.
 3. Dialogmøte med Salten Kommunerevisjon vedr. forvaltningsrevisjon
 4. Møte med Helse- og miljøtilsyn Salten vedr. godkjenning av bygg etc.

SR-SAK 24/16 ÅRSMELDING OG REGNSKAP FOR 2015

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

Årsmelding og regnskap for 2015 godkjennes.

Årets resultat på de ulike prosjektene disponeres som følger:

Prosjekt	Merforbruk (-) Mindreforbruk (+) i 2015	Beløp	Dekkes av (+) Godskrives (-)	Art/fond	Beløp
Pro. 100 Sekretariatet		487 792,26	Godskrives Disposisjonsfond AU	2560 100	-487 792,26
Pro. 106 Kurs/konferanser		9 928,94	Godskrives Disposisjonsfond AU	2560 100	-9 928,94
Sum	Art. 2590001 Årets resultat	497 721,20	Sum disponert resultat		-497 721,20

SR-SAK 25/16 HØRINGSINNSPILL TIL SAMFERDSELSDEPARTEMENTET - GRUNNLAGSDOKUMENT FOR NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 - 2029

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016. Jens Kyed orienterte.

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd viser til transportetatens grunnlagsdokument til ny Nasjonal Transportplan 2018-2029, og ønsker å komme med følgende høringsinnspill:

Vurdering av transportetatens grunnlagsdokument til NTP 2018 - 2029:

Nordland er et av Norges største eksportfylker og en region i stor vekst. En moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og forventede økning 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.

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.

E6 Megården – Mørsvikbotn:

Vi ser med tilfredshet at prosjektet ny E6 Megården – Mørsvikbotn ligger inne i grunnlagsdokumentet Nasjonal transportplan 2018 - 2029. Dette er et prosjekt som er viktig ikke bare for Salten og Nord-Norge, men for hele landet. Vi ser at prosjektet er prioritert tatt med i NTP 2018 - 2029 innenfor både lav, middels og høy ramme – noe som er svært gledelig.

I forhold til valg av konsept og presentasjon av samferdselsdepartementets beslutning, merker vi oss at politisk ledelse i departementet har signalisert at dette er et viktig prosjekt å få gjennomført. Vi ser imidlertid med bekymring på at fagetatene i grunnlagsdokumentet ikke har prioritert oppstart av prosjektet før i 2024.

Dagens tunneler oppfyller ikke, verken dagens nasjonale krav, eller EUs krav til sikkerhet i forhold til tunneler. Det er krav om fullverdig sikkerhetsutrustning innen 2019. Statens vegvesen har gjennom prosessen med konseptvalgutredning Fauske- Mørsvikbotn tilrådd at det bygges ny trase (konsept 3 med bru over Leirfjorden). Denne tilrådsingen har kommunene, Salten Regionråd og Nordland fylkeskommune sluttet seg til. Samferdselsdepartementet har i valg av konsept besluttet at denne traseen skal benyttes i realiseringen av ny E 6 gjennom Sørfold. 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 tilfredsstillers dagens veinorm i forhold til kurvatur og/eller stigninger.

Dersom en skulle få en hendelse i en av tunnelene har en kun omkjøringsmuligheter via Lofoten eller Sverige (anslått til 11 timers omkjøring). For landsdelen vil dette ha dramatiske negative konsekvenser for reisende og næringsliv. I forhold til å binde sammen landet vil en slik situasjon, der E 6 er stengt over lang tid skape en uholdbar situasjon, og for Sørfold og nabokommunene en uholdbar hverdag. 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 lokalsamfunn i Salten og landsdelen ber vi om at realisering av ny E6 gjennom Sørfold iverksettes snarest og med oppstart i 2018, slik at en når målet om ferdigstilling i 2025.

Øvrige satsinger:

Salten Regionråd registrerer også med tilfredshet at Bypakke Bodø på RV 80 er foreslått ferdigstilt i planperioden. I høy ramme foreslår transportetatene at RV 80 Vestmyra – Klungset i Fauske bygges ut. Fra basis ramme vil transportetatene prioritere utbedring av Kråkmofjellet sør. For jernbane vil etatene fra middels ramme bygge to kryssningsspor på Nordlandsbanen og Salten Regionråd oppfordrer til at minst ett av disse kryssningssporene legges i Salten. Videre foreslår transportetatene å utbedre strekningen Mo – Ørtfjell til 30 tonns aksellast. ERTMS – styringssystemet/signalanlegget for tog skal også bygges ut på Nordlandsbanen i første del av perioden for NTP. Transportetatene anbefaler også å jobbe videre med planene for en ny flyplass i Bodø, noe Salten Regionråd understreker viktigheten av og kommer nærmere tilbake til lengre ned i høringsinnspillet.

Skredsikring på riks- og fylkesvei:

Salten Regionråd registrerer at det er foreslått avsatt i middels og høy ramme 9,8 milliarder kroner til skredsikringstiltak på fylkesveiene i Norge – på nivå med prioriteringen i NTP 2014 – 2024 – i de andre rammene er beløpet hhv. 5,5 og 7,1 milliarder kroner. Til riksveier er det til sammenlikning avsatt 10,7 milliarder kroner i basisrammen og i middels og høy ramme foreslås 13,3 milliarder kroner. Det er langt flere km fylkesvei enn riksvei og standarden og sikkerheten på fylkesveiene er dårligere enn på riksveiene. Dermed er også behovet for utbedringstiltak mot ras/skred jevnt over større på fylkesvei enn på riksvei i Norge.

Salten Regionråd finner det beklagelig at det er riksveiene som skal begunstiges med størst bevilgninger og ber derfor om at beløpene som settes av til skredsikring av fylkesveier styrkes betydelig utover foreslåtte rammer i grunnlagsdokumentet til NTP.

Prosjekter som ikke er tatt med:

E 6:

Salten Regionråd ser med bekymring på og mener det er sterkt beklagelig at prosjektet E6 Sørrelva – Borkamo ikke er prioritert for gjennomføring i planperioden. Dette til tross for at denne strekningen er med i eksisterende NTP 2014 – 2023, hvor prosjektet ses i sammenheng med utbyggingen av tunnel gjennom Tjernfjellet. Som kjent er denne tunnelen nå under bygging uten at det er bevilget penger til å utbedre strekningen på E6 samtidig. Heller ikke prosjektet på E6 med tunnel gjennom Ulvsvågskaret er med i planperioden 2018 – 2029 – til tross for at dette

prosjektet lenge har vært forberedt og varslet gjennom innværende og tidligere NTP-er og nå er ferdig prosjektert av Statens vegvesen og klart til gjennomføring.

Disse to prosjektene (E6 Sørrelva – Borkamo og E6 Ulvsvågskaret) må prioriteres og Salten Regionråd anmoder om at så skal skje. For å sikre en gjennomgående god standard på E 6 er det viktig at prosjektene kommer inn igjen på prioriteringslisten i NTP. Begge vegprosjektene er av stor betydning for at næringslivet skal ha konkurransedyktige rammebetingelser ift. frakt av gods, både når det gjelder god fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Salten Regionråd etterlyser også nærmere informasjon i NTP-dokumentet om framdriftsplaner for å legge E6 utenom Fauske sentrum, ny trasé ved Setså jernbaneundergang, samt evt. ny trasé videre til Fauske, og planer for øvrige utbedringstiltak som skissert i KVV Mørsvikbotn – Ballangen, i dokumentet fra transportetatene.

Dette er alle tiltak som vi mener bør nevnes i NTP-sammenheng for på sikt å kunne sikre at E6 får en sammenhengende og god standard.

RV 80:

Salten Regionråd finner det sterkt beklagelig at transportetatene ikke har funnet rom til å ferdigstille strekningen Bodø – Fauske på RV 80 som vedtatt i forbindelse med Veipakke Salten på RV 80 (Kistrand – Sagelva) og (Naurstadhøgda – Thallekrysset).

Salten Regionråd anmoder om at utbedringstiltakene på strekningen prioriteres – dette er Nord-Norges sterkest trafikkerte riksveg.

Jernbane:

Staten har prioritert å satse på en videreutvikling av lokaltogtilbudet i Salten de senere år, noe som er svært gledelig. For å kunne videreutvikle jernbanetilbudet i regionen er det nå behov for tre kryssningsspor på Nordlandsbanens nordre del (Saltenpendelen). Dette fremkommer ikke tydelig og er heller ikke prioritert i transportetatenes grunnlagsdokument til NTP. Salten Regionråd anmoder om at Regjeringen tar dette med i sitt forslag til NTP. Tiltaket er viktig om det skal være mulig å styrke Saltenpendelen ytterligere og tillate hyppigere avganger enn i dag, optimalisere ruteplanen, samt tillate enkeltavganger til Røklund (Saltdal).

Salten Regionråd savner også en mer konkret satsing på vedlikehold og oppgradering av hele Nordlandsbanen i grunnlagsdokumentet til NTP. Godsaktørene på Nordlandsbanen etterlyser elektrifisering, likevel er også dette temaet skutt ut i tid og det skapes usikkerhet rundt om det det hele tatt blir å skje. Det til tross for at utredninger viser at en elektrifisering av Nordlandsbanen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom i motsetning til hva som er tilfellet for blant annet Rørosbanen.

Derimot viser man på side 142 i dokumentet til en utredning som anbefaler å legge ned lokaltogget i Salten og heller erstatte dette med buss og taxi ut i fra en samfunnsøkonomisk vurdering.

Salten Regionråd vil her påpeke at et busstilbud på samme strekning vil måtte benytte RV 80, en av landets mest trafikkerte veier med periodevis kapasitetsproblemer og en ÅDT på mer enn 28.000 kjøretøy på de mest belastede strekninger. I tillegg er vi av den oppfatning at publikum velger kollektivløsninger dersom disse gir komfort, fleksibilitet og forutsigbarhet. Et busstilbud vil ikke kunne konkurrere med et togtilbud på noen av disse kvalitetene. Aksene Bodø, Fauske og Saltdal er i vekst og en betydelig del av denne veksten finner sted i områder som Saltenpendelen betjener.

Salten Regionråd mener en erstatning av Saltenpendelen med buss vil innebære et kvalitativt betydelig dårligere tilbud for befolkningen i området samt i praksis innebære en flytting av publikum over fra kollektivtrafikk til personbil. I stedet for å legge ned jernbanetilbudet bør Regjeringen legge til rette for en ytterligere styrking av togtilbudet gjennom å medvirke til at det kan bli etablert et felles billettsystem for tog og buss og en ytterligere styrking av togtilbudet på strekningen.

Havn/farled:

Salten Regionråd savner i grunnlagsdokumentet for NTP fokus på behovet for en re-etablering av Nord-Norgelinja som en forlengelse av Nordlandsbanen for godstransporten nordover.

Salten Regionråd beklager at det ikke er funnet midler i transportetatens grunnlagsdokument til NTP til å utbedre farleden Bognes – Lødingen. Dette er farleden til Nord-Norges sterkest trafikkerte fergesamband. Et samband som også er svært viktig som bindeledd mellom E 10 og E 6 og hovedveiforbindelsen mellom Lofoten og Vesterålen og resten av landet. Salten Regionråd mener det er uheldig at tiltaket ikke prioriteres gjennomført dersom dette ellers anses for å være nødvendig for å sikre en trygg og effektiv fremføring av fergene i sambandet.

Bodø lufthavn:

Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn med 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. Bodø lufthavn går med årlig driftsmessig overskudd og bidrar til å finansiere lufthavnstrukturen for øvrig i landet.

Salten Regionråd vil fremheve viktigheten av å flytte Bodø Lufthavn om lag to kilometer mot sørvest og støtter anbefalingen fra transportetatene og Avinor om å jobbe videre med disse planene. Salten Regionråd vil understreke at levetiden til eksisterende rullebanesystem krever at det videre arbeidet med ny flyplass i Bodø har høy prioritet og kommer til en snarlig avklaring.

Bymiljøavtaler:

Salten Regionråd anmoder om at det åpnes opp for at flere byområder kan inngå bymiljøavtaler. 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. Blant annet er det behov for å kunne finansiere etablering av sykkelekspressveier og ordninger som kan få opp bruken av kollektivtrafikk og redusere biltrafikken. Derfor er det sterkt ønskelig at Bodø kommune innlemmes i ordningen med bymiljøavtaler på lik linje med Tromsø.

Utfordringer framover:

Salten Regionråd vil også peke på de planene som nå foreligger nasjonalt for en betydelig økning – inntil en sjudobling av oppdrettsproduksjonen fram mot 2050 i Nordland. Dette vil få stor innvirkning på behovet for en bedre og mer robust infrastruktur med betydelig økt transportkapasitet både på vei, jernbane og via en ny og moderne Bodø lufthavn.

SR-SAK 26/16 FELLES STRATEGI FOR SAMARBEID OG EIERSTYRING I SALTEN

Det vises til saksfremlegg datert datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

1. "Felles strategi for samarbeid og eierstyring i Salten", oppdatert i tråd med vedtak i kommunenes 2. gangs behandling av saken, godkjennes med ikrafttredelse fra 1.1.2017.
2. Til selskapenes representantskap velges det 2 representanter. Salten Regionråd anbefaler at det velges en fra posisjon og en fra opposisjonen fra hver kommune med tilstrekkelig antall varamedlemmer i rekke.
Ordfører avgir stemme på vegne av kommunen.

SR-SAK 27/16 SAMHANDLING FOR KOMMUNALT ETTERVERN – RUS OG PSYKIATRI

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd vedtar forslag til organisering av prosjektet "Samhandling innenfor kommunalt ettervern rus og psykiatri" i henhold til saksframlegget og vedtatte prosjektplan.

Prosjektleder frikjøpes fra sin ordinære jobb i Bodø kommune.

Prosjektet finansieres gjennom avsatte midler på inntil 300.000 kroner. Midlene belastes med inntil kr. 150 000 fra prosjektet "Sunnhet i Salten" og inntil kr. 150 000 fra "SRs Irisfond".

Medgått arbeidstid hos øvrige involverte representanter i prosjektet belastes den enkelte kommune.

**SR-SAK 28/16 OPPNEVNING AV ARBEIDSGRUPPE FOR ETABLERING AV HELSE-
FAGLIG FORUM UNDER SALTEN REGIONRÅD**

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

Saken utsettes.

SR-SAK 29/16 FORPROSJEKT KYSTSONEPLAN FOR SALTEN

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

Saken trekkes.

SR-SAK 30/16 SALTENSTRATEGIER 2016 – 2020

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

1. Salten Regionråd godkjenner utkastet til strategidokumentet "Saltenstrategier 2016-2020" med de innspill som kom i møtet til pkt. 2.2., og anbefaler kommunene å slutte seg til dette.
2. Som slagord for Saltenstrategiene velges "Kraftfulle Salten".
3. Salten Regionråd foretar endelig behandling av «Saltenstrategier 2016-2020» i sitt møte i november 2016, etter behandling i kommunene.
4. Arbeidsutvalget gis fullmakt til å vedta handlingsplan tilknyttet Saltenstrategiene, samt aktuelle måleindikatorer.

**SR-SAK 31/16 FELLES INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 – 2029
OFOTEN OG SALTEN REGIONRÅD**

Det vises til saksfremlegg datert 27. mai 2016.

Enstemmig vedtak:

Ofoten og Salten Regionråd viser til transportetatens grunnlagsdokument for NTP i perioden 2018 – 2029, og har i møte den 3. juni 2016 vedtatt følgende felles uttalelse. Denne uttalelsen kommer som et tillegg til regionrådenes respektive høringsuttalelser til dokumentet.

Behovene for vedlikehold, fornying og nye infrastrukturprosjekter er så store i våre to regioner at regionrådene innledningsvis vil understreke at det er behov for at det stilles til disposisjon en høy ramme for NTP i perioden.

Nordland er et av Norges største eksportfylker og en region i stor vekst. En moderne og godt fungerende infrastruktur er avgjørende for å tilrettelegge for dagens eksport og forventede økning 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.

Miljøvennlig transport

Grønne jernbanekorridorer sparer næringslivet for transportutgifter, miljøet for CO₂ og veiene for slitasje.

For Ofoten og Salten danner Ofotbanen og Nordlandsbanen en viktig ryggrad for transport av gods til og fra landsdelen. Det å holde gods på jernbane og ta andeler av det som i dag fraktes på vei er en nasjonal og regional felles målsetting. Dette krever investeringer i jernbaneinfrastrukturen og at en fjerner flaskehalsene på veiene inn til jernbaneterminalene (jfr. punktet om riksveier under).

Ofotbanen er landets viktigste godsjernbane – malmtrafikken er betydelig og økende. I tillegg fraktes 80 prosent av dagligvarer, fisk og annet gods til/fra Nord – Norge nord for Vestfjorden via Ofotbanen. Behovet for dobbeltspor på Ofotbanen er presserende og må prioriteres i perioden. Byggingen av første parsell må derfor starte før 2022. Dobbeltsporet er det mest lønnsomme prosjektet i etatenes plangrunnlag, dette selv uten at verdien for godstransporten Narvik - Alnabru er tatt med. Den nasjonale godsanalysen slår fast at areal til logistikkformål er den viktigste flaskehalsen for utvikling av effektive godsknutepunkter. Dette gjør Nye Narvik havn og planene for å tilrettelegge større arealer viktig, og de må gis omtale i NTP.

En videreutvikling av havnearealet i Bodø er en forutsetning for å oppnå målsetningene om mer gods på sjø og bane. Minst 30% av alt gods på vei som transporteres 300 km eller mer skal overføres til jernbane eller kjøll innen 2030. Det må opprettes en kobling mellom havn og riksvei samt at det må til en operasjonell sammenkopling mellom havne- og jernbaneterminal. En re-etablering av Nord-Norge linja må også komme på plass for å sikre en sjøverts forlengelse av Nordlandsbanen til Tromsø og Alta. Dette må synliggjøres i NTP.

Nordlandsbanen er en viktig godsbefordrer i landsdelen. Nærmere 80 % av alt gods som fraktes innenriks over land til Nordland, kommer med Nordlandsbanen. Jernbanen har et betydelig utviklingspotensial. Det er behov for økt kapasitet gjennom flere kryssningsspor og generell opprustning og modernisering som gjør banen mer robust og pålitelig. Godsaktørene etterlyser elektrifisering av banen – et krav Ofoten og Salten Regionråd stiller seg bak, og en slik elektrifisering er beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsom.

En satsning på Ofotbanen og Nordlandsbanen til moderne og miljøriktige jernbaner er av stor betydning for å skaffe næringslivet i Nord-Norge fleksibilitet og alternative ruter for frakt av gods til og fra landsdelen.

Fauske og Narvik jernbaneterminaler har behov for økt kapasitet i perioden.

Ofoten og Salten Regionråd oppfordrer derfor til at det snarlig iverksettes arbeider med å etablere dobbeltspor på Ofotbanen samt at Nordlandsbanen moderniseres og elektrifiseres i NTP-perioden 2018 – 2029.

Riksvei

Det er viktig med godt fungerende riksveier i Ofoten og Salten. Riksveiene binder regionene i Nordland sammen. Situasjonen i dag er at riksveinettet er dårlig vedlikeholdt, umoderne og stedvis både ulykkesbelastet og trafikkfarlig. E 10 og E 6 og forbindelsene mellom disse er spesielt viktige for å legge til rette for og styrke næringslivets konkurranseevne. Det er viktig å fjer-

ne flaskehalsene på både E 6 og E 10 samt mellomliggende forbindelser (RV 85 og RV 827), og utbedre veistandarden til å tilfredsstillere dagens krav. Det er videre viktig å tilrettelegge for gode bymiljøer ved å legge E 6 utenom sentrum av Narvik, Ballangen og Fauske. For Narvik og Fauske er den høye graden av tungtrafikk gjennom byene i dag til hinder for et moderne og tidsriktig bysentrum som kan legge til rette for myke trafikanter.

For å sikre en god, moderne og effektiv transportåre mellom regionene våre er prosjektet E 6 Megården – Mørsvikbotn svært viktig. På strekningen finnes det ikke alternative omkjøringsveier. Dersom veien sperres vil det påløpe minst 11 timer ekstra reisetid ved enten å ta ferge og kjøre via Lofoten eller kjøre via Sverige. Det er derfor viktig at prosjektet kommer i gang så raskt som mulig. Ofoten og Salten Regionråd ønsker derfor at prosjektet må starte i første del av transportplanperioden.

Ofoten og Salten regionråd viser til vedtatt KVVU for E 6 Mørsvikbotn-Ballangen og forventer at denne følges opp i perioden. Det er mange flaskehals på strekningen som må utbedres for å sikre næringstransportene som utgjør 25 % av ÅDT (årsdøgntrafikk) en trafiksikker, miljøriktig og effektiv transportåre herunder også en fergefri E 6. Utbedringene bør følge rekkefølgeskrivelsen i KVVU-en. Vår region er den eneste der E6 er delt med ferge. Det er gledelig at det skal vurderes langt hyppigere avganger på denne enn i dag, men visjonen om en fergefri E 6 må følges opp i neste NTP og vil kunne dra nytte av kunnskapen fra planleggingen av fergefri E 39. En fergefri E 6 vil være viktig i en nordområdesatsning.

Strekningene Borkamo – Sørrelva og Ulvsvågskaret – begge på E 6 - var med i NTP 2014 – 2024, men er nå falt ut. Det er viktig at utbedringene av E 6 skjer mest mulig sammenhengende og det er viktig å unngå at utbedringer ett sted ikke fører til nye flaskehals andre steder. Derfor er det uheldig at disse to strekningene ikke er tatt med i grunnlagsdokumentet for NTP og disse må tas inn og realiseres i første del av NTP- perioden.

Strekningen mellom Bjerkvik til Hålogalandsbrua på E 6 er den med flest vogntog i landsdelen (ÅDT) og har i dag ikke en tilfredsstillende standard. Strekningen er smal, svingete, uoversiktlig og fremstår i tillegg som nedslitt og med områder som truer med utglidning. I tillegg er det hastighetsbegrensninger på deler av strekningen. Ved åpning av Hålogalandsbrua vil disse utfordringene bli enda tydeligere. Det er derfor behov for at denne strekningen oppgraderes i transportplanperioden. At E6 går gjennom Narvik sentrum er også en flaskehals mellom Hålogalandsbrua og Narvikterminalen. Denne må fjernes ved at E 6 legges i tunell utenom Narvik sentrum og miljøtiltak realiseres i Kongens gate.

Hålogalandsveien er et viktig prosjekt for Ofoten og må ha førsteprioritet av OPS – prosjektene i perioden. Det er i tillegg viktig at de delene av Hålogalandsveien som ikke er tatt inn i OPS prosjektet blir prioritert i kommende NTP periode.

Ofoten og Salten Regionråd støtter hverandres behov for utbedring av disse veiprojektene og oppfordrer til at de blir en del av NTP for perioden 2018 - 2029.

Bodø og Evenes lufthavner

Det er viktig å videreutvikle og opprettholde gode tilbud på våre to nasjonale lufthavner. Begge lufthavnene har en viktig regional betydning.

Bodø Lufthavn er Norges sjette største lufthavn og den viktigste lufthavnen i Nordland. Flyplassen er et svært viktig transportknutepunkt som binder Nordland sammen med resten av landet. Samtidig er Harstad/ Narvik lufthavn Evenes vokst til å bli landets 9 største og gir et viktig tilbud til hele Hålogalandsregionen med Vesterålen, Lofoten, Sør-Troms og Ofoten.

Det er viktig at Bodø sikres en ny rullebane med god regularitet.

Ofoten og Salten Regionråd støtter anbefalingen fra transportetatene og Avinor om å jobbe videre med planene om flytting av rullebanen to kilometer mot sør-vest.

Skredsikring på riks- og fylkesvei

Med bakgrunn i at det er langt flere km fylkesvei enn riksvei i Nordland og at standarden og sikkerheten er dårligere og dermed også behovet for utbedringstiltak mot ras/skred jevnt over

er større på fylkesveiene generelt enn på riksvei i Norge, finner Ofoten og Salten Regionråd det beklagelig at det er riksveiene som skal begunstiges med størst bevilgninger.

Ofoten og Salten Regionråd oppfordrer derfor til at beløpene som settes av til skredsikring av fylkesveier styrkes utover foreslåtte rammer i grunnlagsdokumentet til NTP.

SR-SAK 32/16 INNMELDTE SAKER FRA KOMMUNENE

Fra Beiarn kommune ble følgende sak meldt inn til møtet:

a) Uttalelse vedr Meld.St 25, Kraft til endring — Energipolitikken mot 2030

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd gir sin tilslutning til Beiarn kommunes uttalelse (F-sak 12/1003) vedrørende Meld.St 25, Kraft til endring — Energipolitikken mot 2030, og ber om at uttalelsen tas med i den videre behandlingen av saken.

Fra Fauske kommune ble følgende sak meldt inn til møtet:

b) Status på RV 77 – henvendelse fra Sverige om oppgradering til Europaveg

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd viser til de svenske kommunene Arvidsjaur, Arjeplog og Skellefteå sitt brev til Sveriges infrastrukturminister, hvor det tas initiativ til å omgjøre RV 95 til Europaveg. Regionrådet ber Samferdselsdepartementet vurdere en omgjøring av RV 77 til Europaveg når Tjernfjell-tunnelen er ferdig utbygd. Dette vil ha stor betydning for godstransport, reiseliv og synlighet på europeiske veikart, og vil kunne medføre at veien integreres som en del av det Europeiske TEN-T samferdselskartet.

Prosjektleder samferdsel bes om å følge opp saken.

SR-SAK 33/16 HØRINGSUTTALELSE – LOKALISERING AV FELLESENHET FOR LØNN OG REGNSKAP I POLITIET

Det vises til høringsuttalelse fra Fauske kommune som ble fremlagt i møtet.

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd ser med bekymring på sentraliseringen av arbeidsplasser som er tenkt gjennomført ved å legge ned mange arbeidsplasser i distriktene innenfor lønn og regnskap og flytte arbeidsplassene i en stor enhet i Drammensområdet.

Statlige arbeidsplasser bør etableres i distriktene og stimulere til vekst ved å etablere nye arbeidsplasser. Da denne tjenesten ikke er stedsavhengig og nærhet i forhold til fysisk oppmøte ikke er nødvendig, er dette arbeidsplasser som absolutt kan etableres med stor fordel i distriktene.

Selv om det er satt et krav med en grunnstamme på minimum 9 medarbeidere som kjenner systemene pr i dag, bør ikke dette være et avgjørende punkt for hvor arbeidsplassene bør etableres. Dette vil være en fordel for store bydeler med mange statlige arbeidsplasser fra før, mens distriktene ikke har mulighet til å nå opp i utgangspunktet.

Salten har gode kommunikasjonsmuligheter ved jernbane, fly og båt. I tillegg Universitetet i Nordland og Politihøgskolen i Bodø. Det er gode forutsetninger for å kunne etablere en felles enhet for lønn og regnskap i politiet. Distriktet har også god tilgang på arealer for etablering av 70 arbeidsplasser.

Salten Regionråd henstiller med dette å etablere arbeidsplassene i distriktet der kommunene i Salten kan være et mulig etablerersted.

SR-SAK 34/16 FELLES UTTALELSE OM FLYTTING AV FOT – RUTER FRA NARVIK LUFTHAVN FRAMNESLIA TIL HARSTAD/ NARVIK LUFTHAVN EVENES

Saken ble tatt opp i felles møte mellom Ofoten og Salten Regionråd 3. juni 2016.

Enstemmig vedtak:

Regionrådene vil understreke betydningen av en god flyforbindelse mellom Ofoten og Bodø. Regionrådene ser med bekymring på at anbudet for nye FOT - ruter for perioden fra 1.april 2017 til 30.mars 2021, er lagt ut uten at dagens FOT - ruter fra Narvik er overført til Evenes.

Det er i dag en svært dårlig forbindelse mellom Evenes og Bodø. Widerøe driver en kommersiell rute. På hverdager er det kun to avganger hver vei, lørdag er det ingen avganger og søndag er det en. I dag har Ofoten tre daglige avganger tur - retur Bodø fra Narvik lufthavn Framneslia. Når denne legges ned om et år, vil Ofoten ha behov for en bedre forbindelse til fylkeshovedstaden enn det Evenes har i dag. På samme måte vil Salten ha behov for en god forbindelse til Narvik og Harstad med omland via Evenes.

Salten og Ofoten regionråd krever derfor at dagens kjøp av FOT-ruter mellom Bodø og Narvik lufthavn overføres til Harstad Narvik Lufthavn Evenes når flyplassen i Narvik legges ned.

SR-SAK 35/16 UTTALELSE – BÆREKRAFTIG VEKST I LAKSENÆRINGEN I SKJERSTADFJORDEN

Det vises til orientering i SR-sak 23/16. Regionrådet besluttet ved starten av møtet å ta saken opp med eget saksnummer.

Forslag til uttalelse ble vedtatt mot 2 stemmer.

Vedtak:

Havbruksnæringen får en stadig større betydning for Saltenregionen. Det investeres tungt fra næringen, og det foreligger en rekke spennende utviklingsplaner i regionen som kan bidra til økt verdiskapning, kunnskap og flere arbeidsplasser. Dette kan igjen bidra til å sikre utviklingen i flere Saltenkommuner.

Regionrådet er kjent med de miljømessige utfordringer som havbruksnæringen møter i flere områder langs norskekysten. Utfordringer med bl.a. lakselus, som næringen og myndighetene i fellesskap må løse.

I denne situasjon har Salten Regionråd registrert at oppdrettsnæringen fra departementets side er tilbudt å ta ut inntil 5 % vekst hvert annet år, dersom anleggene tilfredsstillere de nasjonale lusekravene. Disse kravene er såpass strenge at det kun vil være et fåtall lokaliteter i Norge som vil kunne ta ut denne vekstmuligheten. Oppdretterne i Skjerstadvfjorden har innfridd disse kravene fra myndighetene.

I Salten er det imidlertid flere steder der det ligger godt til rette for økt aktivitet som kan bidra til den fremtidige veksten som det legges opp til fra både myndigheter og fra næringen. Salten Regionråd ber derfor departementet om å vurdere, både nye konsesjoner til Salten, og en differensiert ordning hvor oppdretterne som etterlever alle miljøkrav kan ta ut en større MTB- økning enn 5%.

Ut fra et miljømessig synspunkt bør nye konsesjoner i Skjerstadvfjorden tildeles allerede etablerte lokasjoner.

For et år siden vedtok Stortinget å etablere Havbruksfondet, et fond hvorfra oppdrettkommunene skulle få sin del av verdiskapning som denne næringen genererer. Problemet er at det kun kommer påfyll til dette fondet de årene det er vekst i næringen.

Nå har fiskeriministeren nylig gått ut og sagt at det ikke vil komme penger til kommunene fra dette fondet i år, og sannsynligvis heller ikke neste år. På bakgrunn av dette vil Salten Regionråd på det sterkeste påpeke at den omtalte areal/produksjonsavgiften basert på den produksjonen som allerede pågår i dag, snarest må innføres.

SR-SAK 36/16 VALG AV REPRESENTANT TIL STYRINGSGRUPPE POLITIET

Politimesteren i Nordland orienterte i fellesmøtet med Ofoten om politireformen, og at det skal etableres styringsgrupper hvor både politiet og berørte kommuner er representert.

Styringsgruppen utformer mandat for vurderingen av tjenestestedsstruktur og godkjenner plan for involvering av lokalsamfunnene.

Styringsgruppen skal også gi politimesteren tilrådning om eventuelle endringer i tjenestestedsstrukturen med utgangspunkt i kommunenes prioriteringer og den risiko og sårbarhetsvurdering politidistriktet utarbeider for 2016.

Politimesteren ba om at det oppnevnes representant fra Salten Regionråd til styringsgruppen.

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd oppnevner Petter Jørgen Pedersen som Salten sin representant i styringsgruppen for lokal struktur i politireformen.

Møtet slutt kl 14.00.

Neste ordinære møte i SR blir **22. - 23. september 2016 i Gildeskål**

Bodø, den 3.6.2016

Salten Regionråd

Petter Jørgen Pedersen (sign.)
leder

Kjersti Bye Pedersen (sign.)
sekretariatsleder

Heidi Robertsen (sign.)
referent