



## MØTEINNKALLING

---

**Utvalg:** FORMANNSKAPET  
**Møtested:** Kjellerstua, Beiarn Sykehjem  
**Møtedato:** 30.03.2022      **Tid:** 09:00

---

Eventuelt forfall meldes til tlf. 75569000  
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

### Innkalte:

<b>Funksjon</b>	<b>Navn</b>	<b>Forfall</b>	<b>Innkalt for</b>
Leder	André Kristoffersen		
Nestleder	Rune Jørgensen		
Medlem	Marit Cicilie Moldjord		
Medlem	Håkon André Nordberg Sæther		
Medlem	Torbjørn Grimstad		

## SAKSLISTE

<b>Saksnr.</b>	<b>Arkivsaksnr.</b>	<b>Tittel</b>
----------------	---------------------	---------------

Det ventes å bli et langt møte.

Vi får to besøk og de aktuelle sakene, samt deler av orienteringene som berøres av besøkene bli behandlet tidligst mulig i møtet.

De besøkende er prosjektleder for Samferdsel i Salten Per Gaute Pettersen, Salten Regionråd og Statskog ved regionsjef Nordland, Tore Bjørnstad og Harald Rundhaug.

### REFERATER.

9/22	22/167	<b>GODKJENNING AV PROTOKOLL - FORMANNSKAPET 26. JANUAR OG 9. MARS</b>
10/22	22/161	<b>ORIENTERINGER - FORMANNSKAPET 30.03.22</b>
11/22	21/32	<b>HØRING - REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033</b>

- 12/22 22/141  
**SØKNAD OM STØTTE TIL PROSJEKT NOFENCE BEIARN**
- 13/22 21/536  
**SØKNAD OM ETABLERINGSTILSKUDD MORTEN FURUMO**
- 14/22 21/717  
**AK EIENDOM OG UMLEIE AS**
- 15/22 21/93  
**TILLEGGSFINANSIERING - NY BARNEHAGE PÅ TOLLÅ**
- 16/22 19/561  
**SKISSEPROSJEKT EITERÅGA BRU**
- 17/22 16/462  
**EVJEN GRANITT AS**
- 18/22 21/66  
**SALG AV KONSESJONSKRAFT - Saksdokumentene ettersendes**

Beiarn kommune, 23.03.2022

Andre Kristoffersen  
ordfører

# REFERERES FRA DOKUMENTJOURNAL

Dato: - Utvalg: FSK Formannskapet

Saksnr Løpenr	Regdato Navn Innhold	Avd/Sek/Sakb	Arkivkode
20/418-39 400/22	25.01.2022 <b>Vefsn kommune</b> KOPI AV BREV TIL MILJØDIREKTORATET, - ØNSKE OM DIALOGMØTE VEDR. ØKONOMISK STØTTE TIL RENOVERING AV LAKSETRAPPER	BK//AK K62	
22/3-37 651/22	07.02.2022 <b>Det kongelige helse- og omsorgsdepartement</b> BEREDSKAP - UTGIFTER TIL HÅNDTERING AV COVID-19- PANDEMIEN OG FINANSIERING I 2022	BK/HO/LMG16	
20/166-26 777/22	14.02.2022 <b>Helse og miljøtilsyn Salten</b> REFERAT FRA EIERMØTE I HMTS 11.02.22	BK//AK 255	
20/255-27 785/22	15.02.2022 <b>Samfunnsbedriftene</b> FREMtidig ORGANISERING AV SALTEN REGIONRÅD	BK//OPN 026	
20/427-28 795/22	15.02.2022 <b>Salten Brann Iks</b> REFERAT FRA DIALOGMØTE MED EIERE - 11.02.22	BK/TEK/FM 255	
20/921-11 876/22	18.02.2022 <b>Iris Salten IKS</b> REFERAT FRA EIERMØTE 16.02.22	BK/TEK/FM 255	
20/224-14 929/22	21.02.2022 <b>Bodø Kommune</b> KRISESENTERET I SALTEN	BK//OPN H43	
20/255-28 950/22	23.02.2022 <b>Salten Regionråd</b> UTTALELSE FRA SALTEN REGIONRÅD SOM GJELDER STATLIG EIDE ARBEIDSPLASSE	BK//OPN 026	

22/45-7  
1042/22 28.02.2022 BK/TEK/FO 601  
**Bodø Kommune**  
REFERAT FRA MØTE 17.02.22 OM NYE SAMARBEIDSAVTALER -  
INNKJØP

22/113-1  
1050/22 28.02.2022 BK//OPN 232  
**LVK Landssamanslutninga av vasskraftkommunar**  
EIENDOMSSKATT PÅ VANNKRAFTANLEGG OG KRAFTLINJER

22/133-1  
1194/22 07.03.2022 BK/NRING/BB NAVN Sigm Troli og Sønn AS  
**Sigm Troli & Sønn AS**  
SØKNAD OM STØTTE TIL KOMPETANSEHEVING HOS SIGM.  
TROLI OG SØNN AS - **saken behandles på delegasjon**

20/930-41  
1219/22 08.03.2022 BK//OPN 020  
**Advokatfirmaet Lund & Co Da**  
ANKEERKLÆRING TIL HØYESTERETT FRA  
REGJERINGSADVOKATEN

22/104-4  
1553/22 23.03.2022 BK//OPN 064  
**Rødøy kommune**  
TIDSPLAN FOR APRILMØTET I RKU, OG WORKSHOP "ETT  
DIGITALT SALTEN"

MILJØDIREKTORATET  
Postboks 5672 Torgarden  
7485 TRONDHEIM

Dato: 25.01.2022  
Saksb: Rigmor Jenssen Leknes  
Saknr: 2022/4925  
Deres ref:

**Ønske om dialogmøte vedrørende økonomisk støtte til renovering av laksetrappene i Beiarelva og elva Vefsna i Nordland fylke**

I forbindelse med behandling av tilleggsproposisjon til Statsbudsjett for 2022 i Stortinget i Desember 2021, ble det vedtatt en enstemmig merknad fra Klima og Miljøkomiteen med følgende ordlyd:

«Komiteen viser til at bygging og restaurering av laksetrappene i de nasjonale laksevassdragene Beiarelva og Vefsna som munnar ut i de nasjonale laksefjordene Beiarfjorden og Vefsnfjorden vil åpne store arealer oppstrøms for villaksen, samtidig som oppdrettslaks og pukkellaks kan hindres tilgang. Komiteen mener det derfor er viktig å få bygging og restaurering av laksetrappene i Beiarelva og Vefsna raskt.»

Våre kommuner vil med bakgrunn av dette be om et dialogmøte med representanter fra Miljødirektoratet for å diskutere viktigheten av at denne merknaden følges opp med nok midler til å fullføre påbegynt renovering av laksetrappene i elva Vefsna og Beiarelva.

Renoveringsprosjektene anses for å være særdeles viktige for å kunne reetablere laksestammene i disse to vassdragene, særlig nå når vi vet at Den nordatlantiske villaksen er kommet på rødlista. Vi er også informert om at interesseorganisasjonene for elvene, henholdsvis «Vefsnlaks» og «Beiarelva SA» har søkt Miljødirektoratet om støtte til renoveringsprosjektene, og vi ønsker å følge opp søknadene med tilleggsinformasjon og en dialog om viktigheten av å legge forholdene til rette for villaksen i våre elver.

Møtet kan selvfølgelig foregå digitalt, og vi ber om snarlig tilbakemelding om et passende tidspunkt.

Beiarn, Grane, Hattfjelldal, Vefsn, 25.01.2022:

Andre Kristoffersen	Ellen Schjølberg	Berit Hundåla	Harald Lie
Ordfører i Beiarn	ordfører i Grane	ordfører i Vefsn	ordfører Hattfjelldal





DET KONGELIGE  
HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENT

Statsråden

Landets kommuner  
Landets fylkeskommuner  
Statsforvalterne

Beiarn Kommune		
Ar. Saksnr.	Dok. nr.	Høg. nr./A
22/3	37	651/22
07 FEB 2022		
Ark. kode P	G16	
Ark. kode S		
Avdeling	Saksbeh.	LM
Kassasjøn	Gradering	

Deres ref

Vår ref

Dato

22/606-

7. februar 2022

## Beredskap, utgifter til håndtering av covid-19-pandemien og finansiering i 2022

Kommunene gjør en stor innsats i bekjempelsen av covid-19-pandemien. Kommunenes beredskapsarbeid, arbeidet med smittevern, oppfølging av TISK-strategien (teste-isolere-smittespore-karantenerne) og vaksineringsarbeidet, samt oppfølgingen av den kommunale helse- og omsorgstjenesten har vært og er helt avgjørende for håndteringen av pandemien.

Kommunesektoren vil ha en svært viktig rolle i håndteringen av pandemien også framover. Selv om mange av tiltakene nå er tatt ned, må kommunene opprettholde beredskap og kapasitet til håndteringen også videre i 2022.

Nær 400 000 vaksinedoser ble satt i uke 1 og i uke 2. Selv om vaksinasjonstempoet nå har gått noe ned er det viktig med et åpent og tilgjengelig tilbud som til enhver tid dekker etterspørselen både for grunnvaksinasjon og oppfriskningsdoser. Det betyr at kommunene per i dag må opprettholde dagens vaksinekapasitet.

Selv om det er gjort betydelige endringer i TISK-strategien, er det fremdeles behov for å sikre testkapasitet både til å håndtere utbrudd, og til å tilby innbyggerne nødvendig testing. Helsedirektoratet vil sende ut mer enn 40 millioner tester til kommunene i ukene som kommer. Det betyr at det er behov for å opprettholde frostfri lagerkapasitet og en hensiktsmessig løsning for distribusjon til innbyggerne i tråd med gjeldende prioriteringskriterier og anbefalinger. Det er viktig at kommunene fremover opprettholder dagens testkapasitet.

Regjeringen har vært opptatt av forutsigbarhet for kommunen og det betyr at regjeringens strategi og beredskapsplan gjelder ut april. Den finnes her;  
Håndteringen av covid-19-pandemien (regjeringen.no)  
Strategien angir hvilken beredskap kommunene skal planlegge med, både innen testing og vaksinasjon. Og så vil jeg minne om at kommunesektoren vil bli kompensert for samlede merutgifter og mindreinntekter som følger av nasjonale, regionale og lokale smitteverntiltak. Dette inkluderer også utgifter knyttet til slik beredskap.

For å kartlegge de økonomiske konsekvensene av covid-19-situasjonen for kommunesektoren, ble det i april 2020 nedsatt en arbeidsgruppe med deltakere fra departementene og kommunesektoren. Vurderinger av kommunenes kostnader til beredskap, særskilte smitteverntiltak, TISK-arbeid og vaksinasjon inngår i dette arbeidet. Arbeidsgruppen har avgitt flere rapporter, senest i august 2021. Den neste rapporten skal leveres innen 1. april 2022. I dette arbeidet har arbeidsgruppen kartlagt de økonomiske konsekvensene for 2021. Arbeidsgruppen vil få forlenget sitt mandat, slik at den også vil kartlegge de økonomiske konsekvensene av pandemien for kommunesektoren for første halvår 2022.

Regjeringen vil for øvrig legge frem ny strategi denne våren med forventninger til videre beredskapskapasitet.

Med hilsen



Ingvild Kjerkol





Eierkommuner HMTS  
Representantskap HMTS  
Styret HMTS

Dato: ..... 14.02.2022  
Saksbehandler: ..... Katalin Nagy  
Telefon direkte: ..... 98 22 39 33  
Deres ref: ..... «Ref»  
Løpenr.: ..... 90/2022  
Saksnr/vår ref: ..... 2022/13  
Arkivkode: ..... 033

## Referat fra eiermøte i HMTS 11.02.22

Møtet ble avholdt på teams. Representantskapets leder Sigurd Stormo ledet møtet.

### Tilstede:

Beiarn: Frank Movik  
Bodø: Ida Pinnerød, Kjell Hugvik  
Fauske: Marlen Rendal Berg, Ellen Beate Lundberg  
Gildeskål: Bjørn Magne Pedersen, Ida Heen  
Hamarøy: Jan Folke Sandnes, Odd-Børge Pedersen  
Meløy: Sigurd Stormo, Jim Andersen, Adelheid Kristiansen  
Saltdal: Sverre Breivik, Jim Hansen  
Steigen: Åse Refsnes, Tordis Sofie Langseth  
Sørfold: Gisle Hansen, Kolbjørn Mathisen  
Værøy: Susan Berg Kristiansen, Erling Sandnes  
Røst: Elisabeth Mikalsen  
HMTS: Kyrre Didriksen (styreleder), Line Voll Bang (styret), Katalin Nagy (daglig leder)

Beiarn Kommune		
Ar-Saksnr	Dok.nr	Slag nr/år
20/166	2b	777/22
14 FEB 2022		
Ark.kode P	255	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh	AK
Kassasjon	Gradering	

### 1. Revidering selskapsavtale

Daglig leder refererte til presentasjonen i eiermøtet til Salten Brann om felles harmonisering av selskapsavtaler i IKS'ene. Avtalene harmoniseres slik at det som er likt settes opp likt. I tillegg kvalitetssikres avtalen juridisk mot IKS-loven. HMTS har ikke andre store endringer og er stor sett ferdig med revideringen. Behandling i representantskap samordnes med de andre to IKS'er.

### 2. «HMTS inn i framtiden»

Styreleder ga en oppsummering av arbeidet som er gjort og la fram styrets anbefaling i forhold til videre organisering og økonomi. Prosjektrapporten ble presentert i representantskapsmøte mai 2021 og styrets anbefaling ble lagt fram i representantskapsmøte november 2021. Styret anbefaler at selskapet fortsatt bør organiseres som nå og at dette forutsetter fullfinansiering av 4 stillinger fra eierkommunene.

Eierne ble bedt om å komme med innspill i saken. Alle kommunene støttet styrets anbefaling med ønske om videre organisering i et eget frittstående IKS. Når det gjelder fullfinansiering er kommunene enige i dette, men Steigen, Fauske, Bodø, Meløy og Hamarøy legger til at muligheten til ekstra prosjektfinsiering om det oppstår situasjoner/behov og marked for salg av tjenester for ekstra finansiering ikke bør legges helt bort.

HMTS legger dette fram som sak på representantskapsmøte i mai 2022.

Referent: Katalin Nagy



Til: Salten Regionråd v/ Kjersti Bye Pedersen

Fra: Advokat Håkon A. Riegels  
hakon.riegels@samfunnsbedriftene.no

Dato: 27. jan. 2021

Vår ref.: 107

Gjelder: Organisering av Salten Regionråd

Beiarn Kommune		
Ar/Saksnr.	Dok.nr.	Reg.nr./Ar
20/255	27	785/22
15 FEB 2022		
Ark kode P	026	
Ark kode S		
Avdeling	Saksbeh	DPV
Kassasjon	Gradering	

## ORGANISERING AV SALTEN REGIONRÅD.

### 1. Bakgrunn

Samfunnsbedriftene Advokattjenester er engasjert av Salten Regionråd (SR) for å bistå i forbindelse med at SR skal velge ny organisasjonsform. Prosessen er startet som en følge av at ny kommunelov ikke lenger åpner for å organisere virksomheten som såkalt § 27 selskap. Ny organisasjon må være på plass innen 2024.

Samfunnsbedriftene Advokattjenester har tidligere bistått SR med å utrede ulike organisasjonsalternativ, blant annet gjennom notat av 12.8.2020.

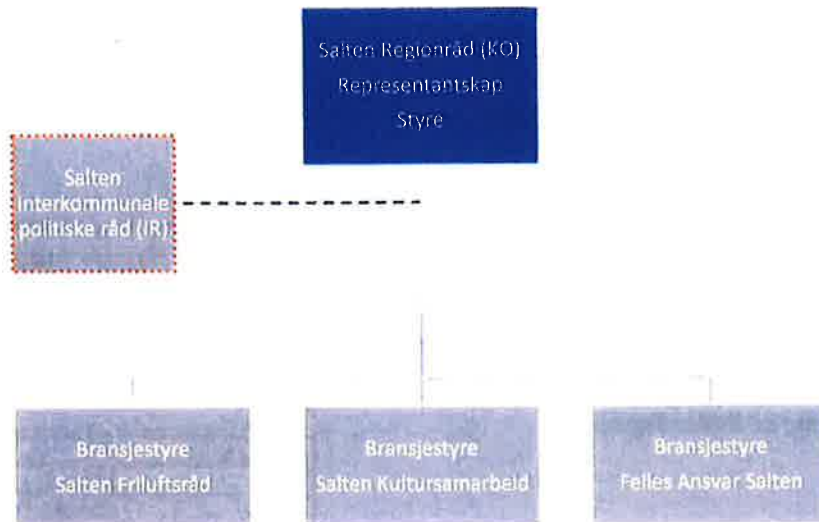
Det legges grunn at ny organisasjonsmodell må innebære en videreføring av SR som arena for politisk samarbeid og dialog.

Styret i SR har vurdert ulike alternative organisasjonsmodeller for å organisere virksomheten i tråd med kravene i kommunelovens § 31-2 har vurdert det slik at en overgang til et såkalt kommunalt oppgavefelleskap etter kommunelovens § 19-1 synes mest hensiktsmessig. Kommunalt oppgavefelleskap (KO) er den organisasjonsformen som etter loven er ment å erstatte dagens organisering som såkalt § 27 selskap.

Styret foreslår derfor at SR omorganiseres til et kommunalt oppgavefelleskap etter kommunelovens § 19-1. De permanente tiltakene Salten Friluftsråd, Felles Ansvar og Salten Kultursamarbeid, foreslås organisert som en del av det kommunale oppgavefelleskapet, men med egne bransjestyrer for det enkelte tiltak.

Den politiske dimensjonen av samarbeidet i dagens SR foreslås ivaretatt gjennom opprettelsen av et interkommunalt politisk råd (IR) etter kommunelovens § 18-1. Det foreslås at det nye rådet knyttes til det kommunale oppgavefelleskapet.

Et forenklet organisasjonskart vil se slik ut:



## 2. Omorganisering av Salten Regionråd til et kommunalt oppgavefelleskap etter kommunelovens § 19-1.

Det vil under kort redegjøres for noen sentrale forutsetninger ved opprettelsen av et KO.

### 2.1. Eieransvar

Eierkommunene i et KO har ubegrenset økonomisk ansvar for sin andel av fellesskapets forpliktelser. Eiernes ansvar kan derfor ikke begrenses til bare deler av oppgavefelleskapets forpliktelser eller til en bestemt sum.

### 2.2. Et kommunalt oppgavefelleskap stiftes ved inngåelse av en samarbeidsavtale.

Kommunelovens § 19-4 forutsetter at det ved opprettelse av et KO inngås en skriftlig samarbeidsavtale mellom deltakerne. Samarbeidsavtalen må vedtas av det enkelte kommunestyre/fylkesting.

Samarbeidsavtalen skal fastsette:

- oppgavefelleskapets navn
- om oppgavefelleskapet er et eget rettssubjekt
- hvor mange medlemmer den enkelte deltakeren skal ha i representantskapet
- hvilke oppgaver og hvilken myndighet som er lagt til oppgavefelleskapet
- deltakernes innskuddsplikt og plikt til å yte andre bidrag til oppgavefelleskapet
- den enkelte deltakerens eierandel i oppgavefelleskapet og ansvarsandel for fellesskapets forpliktelser hvis ansvarsandelen avviker fra eierandelen
- om oppgavefelleskapet skal ha myndighet til å ta opp lån
- hva oppgavefelleskapet skal rapportere til deltakerne om
- hvordan deltakerne kan tre ut av oppgavefelleskapet
- hvordan oppgavefelleskapet skal oppløses, blant annet hvem som skal ha ansvaret for at oppgavefelleskapets arkiver blir oppbevart etter at oppgavefelleskapet er oppløst

### 2.3. Representantskapet vil være øverste organ i SR

Etter kommunelovens § 19-3 vil det øverste organet i SR være «representantskapet».

Samtlige deltakere (eiere) skal etter loven være representert i Representantskapet. Representantene velges av hvert kommunestyre, i utgangspunktet for fire år. Det skal velges (minst) like mange varamedlemmer.

Representantskapet velger selv sin leder og nestleder, det kan alternativt avtales i samarbeidsavtalen at vervene som leder og nestleder skal gå på omgang mellom deltakerne.

### 2.4. Opprettelse av styre(r)

#### 2.4.1. Opprettelse av styre(hovedstyre) for Salten Regionråd

Kommunelovens § 19-3 forutsetter at representantskapet selv kan opprette «andre organer» til styring av oppgavefelleskapet. Det er altså etter kommuneloven ikke et krav om styre.

For SR innebærer dette at eierne kan opprette et «ordinært» styre som vil ha ansvar for driften av SR (heretter kalt «hovedstyret»). Loven stiller ikke krav til hva slags kompetanse et styre skal ha. Dette må derfor reguleres i samarbeidsavtalen og i en eventuell styreinstruks.

#### 2.4.2 Styrer for de permanente tiltakene (bransjestyre)

Ettersom kommunelovens § 19-3 legger opp til at det kan opprettes «andre organer» til styring av oppgavefelleskapet vil det være opp til eierne av SR hvor mange «organer» som er hensiktsmessig for styring av SR. I tråd med dagens organisering av SR foreslår styret at det opprettes egne «bransjestyre» for de permanente tiltakene som ligger under dagens SR.

Det er viktig at fordelingen av oppgaver og ansvar mellom «hovedstyret» og «bransjestyrene» blir tydeliggjort gjennom samarbeidsavtalen. I tillegg bør det opprettes egne retningslinjer/vedtekter for bransjestyrene.

«Bransjestyrene» svarer hierarkisk til «hovedstyret», mens «hovedstyret», som vil være overordnet ansvarlig for driften av SR, svarer til representantskapet.

### 3. Det politiske samarbeidet videreføres i et nyopprettet interkommunalt politisk råd.

SR er en arena for både tjenesteleveranser (gjennom de permanente tiltakene) og politisk samarbeid mellom eierne. Den politiske diskusjonen og styringen av SR har til nå funnet sted i Regionrådet. I Regionrådet er ordførere, opposisjonens representanter og kommunenes kommunaldirektører (rådmenn) representert. I et KO forutsetter loven at representantskapet er satt sammen av deltakernes valgte representanter, jf. notatets pkt. 2-3. Med deltakerne menes eierne, altså de som til enhver tid har flertallet i kommunestyret. Det er naturlig å forstå lovens slik at den ikke tilrettelegger for at opposisjon og rådmenn er representert i representantskapet (annet enn som observatører).

For å ivareta og styrke det positive politiske samarbeidet som har funnet sted i Regionrådet foreslås det å opprette et interkommunalt politisk råd (IR) etter kommuneloven kap. 18. Et IR kan behandle politiske saker som går på tvers av kommune- eller fylkesgrensene. Opprettelsen av rådet må vedtas

av kommunestyrene/fylkesstyrene selv. Det er viktig å presisere at et interkommunalt politisk råd er ment for politisk samarbeid og rådet kan ikke utøve tjenesteproduksjon. Dette i motsetning til et KO.

Representantskapet i det nyopprettede IR vil ikke kunne instruere det kommunale oppgavefelleskapet direkte. Dette skyldes at styringsorganene i det KO er juridisk ansvarlige for driften av KO. Dersom det i IR oppnås politisk enighet om noe som krever handling fra KO må styringsorganene i KO vurdere hvorvidt tiltaket kan gjennomføres innenfor de rammene og det mandat KO har. Det understrekes at eierne (hvert enkelt kommunestyre) kan instruere sine representantskapsmedlemmer i KO til å fatte vedtak i tråd med den avtalen som eventuelt inngås i IR. På denne måten vil vedtak fattet i IR kunne få betydning for hvordan KO utfører sitt arbeid.

### 3.1. Deltakeransvar i et IR

Det følger av kommunelovens § 18-2 at den enkelte deltaker (eier) i et interkommunalt politisk råd har et ubegrenset ansvar for sin andel av rådets forpliktelser.

### 3.2. Representantskapet er øverste organ i et IR

Som for et KO vil representantskapet være øverste organ i et IR. Samtlige deltakere i rådet skal være representert med minst ett medlem, som velges av kommunestyret/fylkestinget. Loven regulerer ikke forholdet til opposisjonen, og det foreslås derfor at opposisjonen gis status som observatører med møte og talerett. Ettersom representantskapet vil være ansvarlig for både økonomi og for de vedtak som fattes av IR kan opposisjonen ikke ha stemmerett i rådet.

### 3.3. Et interkommunalt politisk råd etableres ved opprettelsen av en samarbeidsavtale

Som for et KO forutsetter kommunelovens § 18-4 at det ved opprettelse av et IR inngås en skriftlig samarbeidsavtale mellom deltakerne. Samarbeidsavtalen må vedtas av det enkelte kommunestyre/fylkesting.

Samarbeidsavtalen skal fastsette:

- a) rådets navn
- b) om rådet er et eget rettssubjekt
- c) hvor mange medlemmer den enkelte deltakeren skal ha i representantskapet
- d) hvilke saker rådet skal kunne behandle
- e) hvilken myndighet som er lagt til rådet
- f) den enkelte deltakerens eierandel i rådet og ansvarsandel for rådets forpliktelser hvis ansvarsandelen avviker fra eierandelen
- g) hvordan deltakerne kan tre ut av rådet
- h) hvordan rådet skal oppløses, blant annet hvem som skal ha ansvaret for oppbevaringen av rådets arkiver etter at rådet er oppløst.

## 4. Skal det kommunale oppgavefelleskapet/interkommunale rådet være selvstendig rettssubjekt eller ikke?

For både IR og KO gjelder at eierne i samarbeidsavtalen må ta stilling til om oppgavefelleskapet og rådet skal være selvstendige rettssubjekt. KO vil være arbeidsgiver og vil inngå kontrakter og alene av denne grunn er det naturlig at KO etableres som selvstendig rettssubjekt. Når det gjelder IR er det noe mer tvil om det er nødvendig at dette er et selvstendig rettssubjekt. Vurderingen avhenger av i hvilken grad IR skal være noe mer enn en diskusjonsarena. Jo større grad av selvstendig økonomi IR

 **Samfunnsbedriftene**

er tiltenkt og jo større behov det er for at IR selv kan inngå avtaler eller foreta ansettelse – jo mer naturlig er det at også IR opprettes som et selvstendig rettssubjekt.

Vennlig hilsen  
Samfunnsbedriftene

Håkon A. Riegels  
Advokat





Dialogmøte med eierne – Salten Brann IKS

REFERAT FRA DIALOGMØTE MED EIERE – 11. FEB 2022

<b>Beiarn Kommune</b>		
11. februar 2022.		
Ark. Sak nr.	Dok. nr.	Høg. nr. Av.
20/427	26	795/22
<b>15 FEB 2022</b>		
Ark. kode P	255	
Ark. kode S		
Avdeling	Saksbeh.	FM
Klassasjon	Gradering	

Deltakerliste:

Kommune	Politisk	Administrasjon
Beiarn		Frank Movik (FM)
Bodø	Ida Pinnerød (IP) Ole Hjartøy (OH)	Kjell Hugvik (KH)
Fauske	Marlen Rendal Berg (MRB) Ronny Borge (RB) Nils Kristian Steinbakk (NKS)	Ellen Beate Lundeng (EBL)
Gildeskål	Bjørn Magne Pedersen (BMP) Ida Heen (IH)	
Hamarøy	Britt Kristoffersen (BK)	Odd Børge Pedersen (OBP)
Meløy	Sigurd Stormo (SS) Jim Helge Andersen (JHA)	
Saltdal	Sverre Breivik (SB) Jim Hansen (JH)	
Steigen	Aase Refsnes (AaR)	Tordis Sofie Langseth (TSL)
Sørfold	Gisle Erik Hansen (GEH) Kolbjørn Mathisen (KM)	Stig Holtedahl (SH)
Værøy	Susan Berg Hansen (SBH)	Erling Sandnes (ES)

## Sak 1 – Endring av selskapsavtalen, §7 Finansiering

### Synspunkter fra kommunene:

Kommune	Tilbakemelding
Beiarn	<p>Positiv tilbakemelding: god utredning, god argumentasjon</p> <p>Foreslått endring utgjør 20% økning for kommunen – er betydelig</p> <p>Fastbeløpet slår hardt ut for en liten kommune som Beiarn</p> <p>Mener fremlegget er godt faglig argumentert</p> <p>Tror at det er behov for endring i finansieringen – støtter</p> <p>Politisk behandling ikke begynt</p> <p>Saken legges frem for politisk nivå for videre behandling</p>
Bodø	<p>Takker for grundig og god presentasjon, godt forarbeid</p> <p>Saken er drøftet i kommunen</p> <p>Mener det er fornuftig at det gjøres en fordeling ift brannordning</p> <p>Viktig å unngå urimelige forskjeller</p> <p>Bra å ha en fleksibel modell der kommuner kan velge å ha bedre brannordning enn minimum, og betale for dette</p> <p>Fremlagt modell gir ikke fullt utbytte av stordriftsfordelene, men Bodø kan leve med det</p>
Fauske	<p>Mener redegjørelsen som er fremlagt er god</p> <p>Lett å si at egen kommune får en billigere modell – dette går vi for, men har forståelse for utfordringene for andre</p> <p>Vektlegger blant annet at kommunen har fått god hjelp og hatt gode møter med Salten brann ifm oppsigelsene i Sulitjelma</p> <p>Har ikke behandlet saken politisk.</p> <p>Mener fremlegget er godt faglig begrunnet.</p> <p>Saken må behandles i kommunestyret</p>
Gildeskål	<p>Mener at kostnadsfordelingen kunne vært gjort på mange måter</p>

	<p>Godt arbeid av Salten brann, god presentasjon av en komplisert modell</p> <p>Ønsker ikke høyere kostnader, men registrerer at det er det forslaget legger opp til: kommunens kostnader blir konsekvens av valgene som tas</p> <p>Har i utgangspunktet ønske om lavere kostnader, men ser at eget vedtak om å opprettholde eksisterende strukturer gir økonomisk konsekvens</p> <p>Saken er ikke forelagt kommunestyret for behandling, men det er gitt info for formannskap og ingen motforestillinger er reist</p> <p>Er innstilt å at dette er en fornuftig løsning</p> <p>Har oversett paragrafen som sier at alle kommuner må være enig; ser at dette kan skape utfordringer.</p>
Hamarøy	<p>Kommunen har ikke hatt drøftinger lokalt, og har heller ikke vedtatt brannordning</p> <p>Mener saken med bakgrunn i det er vanskelig å ta stilling til</p> <p>Har ikke noe mer svar å gi</p>
Meløy	<p>Forslaget er lagt frem som orienteringssak for formannskap og kommunestyre</p> <p>Det er en kompleks sak, noe som er en utfordring og krever gode forklaringer; mener presentasjonen gir disse forklaringene</p> <p>Ser argumentet om befolkningsutvikling som en faktor: dette gir en kommune større økning, selv om brannordningen blir mindre. Ser det derfor som rettferdig med justering</p> <p>Understreker betydningen av å legge brannordning opp mot lovkrav, men i realitetsbehandling lander man gjerne på at man vil ha mer enn minimum</p> <p>Finansiering av valg av egen brannordning synes fornuftig</p> <p>Viktig å synliggjøre skillet med at brannbiler og utstyr er felleseie i selskapet, mens mannskap og stasjoner tilhører den enkelte kommunen</p> <p>Støtter prinsippet om å betale den relative kostnaden</p>

	<p>Understreker betydningen av at utstyret er «top notch», i alle kommuner</p> <p>Angående finanskostnader som belastes på fellesområdet er det viktig å få frem, og forklare at investeringer likevel vil være fordelt etter folketall</p> <p>Viktig å finne løsning for å ha bra utstyr i alle kommuner</p> <p>Grunnbeløp: økning til 2,4 MNOK – er ikke største summen i kaka, og gjenspeiler IKS-kostnaden</p> <p>Reiser spørsmål om hvem har mest nytte av plasseringen av IKS'et: – mange arbeidsplasser som vertskommunen nyter godt av</p> <p>Kommunestyret opptatt av bunnlinje, men kjøper argumentasjonen som er brukt</p> <p>Måten modellen er bygd opp på er fornuftig</p>
Saltdal	<p>Har ikke hatt saken til politisk behandling</p> <p>Planlegges tatt opp på neste formannskapsmøte</p> <p>Saken er diskutert med ordfører og kommunedirektør</p> <p>God brannberedskap er viktig, og alle diskusjoner omkring denne skaper full fyr i forsamlingen</p> <p>Saken handler om økonomi, og oppleves som litt komplisert</p> <p>Skal behandles i kommunestyret i mars-møtet</p> <p>Ber om avklaring på om det er det sånn at det må fattes likelydende vedtak i alle kommuner?</p> <p>SS: Ja, det må være likelydende vedtak Endelig saksfremlegg ikke gitt. Salten brann må få kvalifisert tilbakemelding, som kan danne grunnlag for et saksfremlegg for vedtak. Da vedtas modellen, ikke en retning.</p> <p>Viktig i dag å få gitt Salten brann retning om videre arbeid. Det kan ikke sendes ut noe som er uferdig eller udiskutert</p> <p>PGP: Angående bestemmelsen for endring av avtalen så er det avvik mellom lovens krav til IKS'er og selskapsavtalen – avtalen har strengere ordlyd enn loven legger til rette for. Eierne må ta stilling til om dette er hensiktsmessig.</p>

	<p>Det vil komme saksfremlegg. Dette behandles i strategisamling med styret 21. mars, og styret vedtar og innstiller til representantskapet 4. april. Behandles der i mai etter vedtatt møteplan.</p>
Steigen	<p>For den videre prosess er det uheldig at flere kommuner ikke har behandlet saken</p> <p>Før saken tas opp i kommunestyrene er det viktig få en sikkerhet om at dette går, slik at nødvendig enighet oppnås. Dette skulle gjerne vært klart i dag, men skjønner at det ikke er mulig.</p> <p>Ligger en usikkerhet i det at det er økning for så mange kommuner; er det mulig å få alle til å vedta endringer?</p> <p>Må prøve å finne en plan frem til 1. april</p> <p>Saken har vært drøftet i formannskapet uten at det er gitt tydelige tilbakemeldinger</p> <p>Saken reiser grunnleggende spørsmål som kan overføres til andre fellesfinansierte områder; bruk av folketall vs andre parametre. Salten Brann er ikke den eneste aktøren som bruker befolkningsprognoser for å vurdere bærekraftig finansiering</p> <p>Understreker at befolkningsfremskrivninger ikke er vitenskap med eksakte svar – flere eksempler lokalt på betydelige avvik</p> <p>Advarer mot å se naivt på muligheten for vekst rundt omkring.</p> <p>Når folketall legges til grunn: sett an man faktisk blir mindre. Så vil det med en fastpris bli en enda mer økende andel brukt til BO – minskede overføringer mm – belastningen blir enda større med å gjøre det på den måten. Samtidig – økende befolkning i andre kommuner gir økninger i inntektsgrunnlaget. Alt i alt – folketall er det beste parameteret, også mtp finansiering av brannberedskap</p> <p>Steigen har ikke den største oppjusteringen, men en slik endring vil uansett være en stor kostnad i en presset kommuneøkonomi. Er spent på om dette går.</p> <p>Helhetspresset: hvis alle andre går inn for endringen blir det vanskelig å stå imot. Hvis flere er usikre er det større risiko for at det ikke går</p> <p>Understreker viktigheten av en god prosess frem mot behandling i kommunestyre.</p>
Sørfold	<p>Har mange av de samme refleksjonene som Steigen</p>

	<p>Stiller spørsmål ved muligheten for utflytting av funksjoner fra Bodø, for eksempel regnskapsføring etc</p> <p>Saken er kun behandlet som referatsak i formannskapet – grunnbeløpet må være veldig tydelig definert før det har hensikt å behandle.</p> <p>Forslaget medfører en betydelig økning for Sørfold. Ønsker å se på alt B – antall stasjoner: hvordan vil det påvirke regnestykket for Sørfold?</p> <p>Savner samfunnsregnskapet fra de store kommunene – debatten vil forplante seg inn i andre områder</p> <p>Har ingen interkommunale arbeidsplasser, noe som vil påvirke holdningen fremover</p>
Værøy	<p>Veldig fin presentasjon – godt faglig begrunnet, gode argumenter, god forklaring</p> <p>Værøy som en av de minste kommunene får en stor økning på hele 25%, dette må tygges på!</p> <p>Saken er Ikke behandlet politisk, men den er nevnt for kommunestyret</p> <p>Har drøftet saken administrativt</p> <p>Kommunedirektør: endingene utgjør relativt store summer som må dekkes inn andre plasser. Saken er diskutert både med lokalt brannvesen og andre plasser, og det er vanskelig å finne områder for inndekning</p> <p>Har ingen intensjon om å skape vansker, men synes det er vanskelig å forstå at grunnkostnaden skal være lik i Værøy med drøyt 600 innbyggere som i Bodø med over 50000. Værøy ønsker imidlertid ikke å sabotere.</p> <p>Må utfordre ambisjonene for brannordningen: røykdykkertjeneste mv; finnes det ting vi kan kutte ut for å holde kostnaden nede, samtidig som tjenesten holdes på et forsvarlig nivå?</p>

**Oppsummering status behandling (antall):**

	Administrativt	Politisk
Gjennomført	1	1

Pågående	8	5
Ikke startet	1	4

## Diskusjon:

IP (Bodø): Fremholder viktigheten med å arbeide med disse sakene. Bra arbeid fra Salten brann. Relevant problemstilling fra Sørfold, men kompleks – må tenke fremover – ha balanse – ikke sette i gang en debatt i feil ende. Arbeidsplasser og samfunnsregnskap er en litt annen debatt. Det må vises respekt for involvering av TV i arbeidet – vil slite på tillit og samarbeid hvis ikke.

MRB (Fauske): Fint å få en oversikt over bemanningsutvikling og kostnadsfordeling fra 2018 og fremover. Vil være god hjelp i debatten fremover.

PGP: Informerer om videre prosess: Mål om behandling i kommunene til høsten – avhenger av vedtak i representantskapet i mai.

SS (Meløy): Mener at diskusjonen ikke kommer i mål i dag – trenger tiden frem til mai. Nødvendig med en runde til med eierne når saken er prosessert og spørsmål er klare til å besvares. Har spørsmål til enkeltelementer i forslaget. Tar til etterretning at en kommune ikke har behandlet saken og vedtatt brannordning.

ABK (styreleder): Om prosessplanen videre: styreseminar må gjennomføres. Litt uklart hva som er de store utfordringene ift modellen ved siden av finansiering. Fra styrets side er det viktig å få avklart at eierne ønsker å gå for denne modellen. I styreseminar 21. mars står selskapsavtalen på agendaen, og det vil da utarbeides innspill til representantskapet. Kommunene tar kontakt med styreleder eller leder for representantskapet for avklaringer. Mener det er presentert interessante synspunkter på oppgavefordeling internt i Salten brann, som en må komme tilbake til senere, og viser i den sammenheng til benchmarkprosessen som skal søke å nivellere selskapets drift i forhold ift. andre, sammenlignbare brannvesen. Mener et nytt eiermøte bør gjennomføres tidlig i april, kanskje før. Litt uklart hva som skal debatteres i et nytt møte.

SS (Meløy): Stiller spørsmålstegn ved behovet for nytt møte?

ES (Værøy): Fremholder at lik engangskostnad for alle kommuner slår særlig hardt ut for små kommuner.

IP (Bodø): Forslaget som er fremlagt er basert på grundig arbeid over lang tid. Ser ikke behov for nytt eiermøte. Bodø opplever at vi både gir og tar i foreliggende forslag. Håper vi kan ha en omforenhet om at frister for behandling blir overholdt når ting sendes ut. Fremholder på generelt grunnlag at en må unngå å havne i en situasjon der saker utsettes og utsettes. Mener det er lagt opp til en god prosess, der det er gitt god tid til behandling i alle kommuner

AaR (Steigen): Har forståelse for holdningene til Bodø. Skulle ønske vi er kommet lenger. Usikker på prosessen videre; mener det ikke er samsvar mellom det repskapsleder kommuniserer og det som står i papirene. Kan ikke være noe i veien for at vi kan ta en fot i bakken eierkommunene imellom før behandling i kommunestyre for å unngå skurring mellom kommunene. Mener det foreligger det en usikkerhet omkring hvilke standpunkt kommunene vil inntar, som må avklares før behandling.

SS (Meløy): Mener behandling i april ikke mulig å rekke for kommunene, slik det står i papirene. Første behandling må derfor bli i representantskapet i mai. Deretter må forslaget opp itl saksbehandling i kommunene.

AaR (Steigen): Det er bra med behandling frem til mai, at og første behandling blir i representantskapet i mai. Hvis noen opplever at det skurrer før det bør dette kommuniseres til leder for representantskapet.

SS (Meløy): Mener at tiden frem til mai er tilgjengelig, at modellen er dekkende, og at sammen med dagens diskusjoner så er det som ligger på bordet veldig greit. Også veldig greit å få tilbakemelding om noe skurrer i behandlingen i kommunene. Ønsker ikke å sette noen dato, da det er usikkert om det er behov for ekstra møte.

GEH (Sørfold): Har fremdriftsplan som legger opp til drøfting i kommunestyret sist i mars. Mener det hadde vært nyttig med tydelig definert grunnbeløp. Spør om hvilken betydning endringene har for Sørfold; vil regnestykkene medføre store kostnadsøkninger? Må diskutere i saken kommunestyret, og ha med et mandat derfra for å kunne behandle saken i representantskapet i mai.

MRB (Fauske): Ønsker eksakt utredning av grunnbeløp, samt av konsekvenser ved å vedta brannordning ut over minimum. Støtter å få et samfunnsregnskap. Tror det er mange av kommunene som ikke vet helt hvor de står, og ser behov for å avklare dette før behandling i representantskapet.

ABK (styreleder): Ønsker ikke å gå for andre modeller, men er åpen for å diskutere enkeltelementer i modellen. Grunnbeløp og fordeling av IKS-kostnader skal ses nærmere på. Ser at det er litt forskjellig forståelse for hvordan brannordningen slår ut finansieringen av beredskapsavdelingen. Har hatt mange runder omkring dette. Noen har valgt mer enn andre, og dette slår ut på finansieringen. Salten brann vil stille opp i møter og avklare på forespørsel. Positivt at mange har satt seg inn i saken og har spørsmål.

IP (Bodø): Hadde planlagt behandling i marsmøte, men forstår det nå slik at det ikke blir behandlet før i representantskapet i mai. Vil at vi prøver å lande saken slik som utgangspunktet er for fremdriftsplanen. Saken må være klar, slik at den kan behandles i kommunene i juni. Er det slik det tenkes?

SS (Meløy): Ja, det er riktig forstått. Representantskapet innstiller til kommunene.



IP (Bodø): Mener repskapspapirene kan behandles i kommunene før repskapsmøtet, slik at en unngår en ny runde

SS (Meløy): Godt poeng – alle behandler saken når den kommer ut.

AaR (Steigen): støtter innspillet fra IP (Bodø). Papirene til representantskapet må komme ut så tidlig at de kan behandles i kommunestyrene før repskapsmøtet. Da har vi en mer forutsigbar vei, og da kan dette gå.

SS (Meløy): Oppsummering av diskusjonen:

- Det som gjelder brannordning i hver enkelt kommune tas i dialog mellom Salten brann og kommunen
- Faktorer som handler om å få saken gjennom tas opp med leder for representantskapet
- Oppfordring til alle om politisk forankring når papirene kommer ut. Planlegger ikke eiermøte underveis.
- Saken avrundes.

Alle har forpliktet seg til å behandle saken i kommunestyret i april, slik at nødvendig forankring er på plass før behandling repskapet 6. mai

Understreker kommunenes mulighet til å invitere selskapet inn for å redegjøre for detaljer i forbindelse med behandlingen

## **Sak 2 – Materiell, kompetanse og stasjonsplan (presentasjon)**

Positiv tilbakemelding på presentasjonen fra kommunene. Fremholdes som en god måte å orientere eierne på.

Det understrekes at investering i utstyr blir viktig fremover. Det er mye materiell som er «rødt» omkring i kommunene, og det må initieres en diskusjon om finansiering av materiell.

Trafikklysmodellen er god.

## **Sak 3 – Samordning av selskapsavtaler 3 IKS**

PGP (daglig leder): Forslag til helt ny selskapsavtale lagt frem i styret. Arbeidsdokument som viser forskjell på selskaps-spesifikke regler og fellesregler er fremlagt. Dokumentet redegjør for korrigeringer i den enkelte paragraf.

Eierne bes gi tilbakemelding på om de trenger mer tid til saksbehandling. Pr nå lagt opp til behandling i mai.

Presentasjon: Felles regulering av selskapsavtalene; fellesbestemmelser vs selskapsspesifikke bestemmelser

SS (Meløy): Mener forslaget ser greit ut. Behov for modernisering er behandlet i eiermøtet. Det som gjelder §7 er viktig og kritisk punkt, som behandles i mai. Mener det er viktig at ny avtale er klar når nytt representantskap trer sammen i november 2023. Hvor mye som skal tilbake til kommunene er viktig, og må diskuteres videre. Samtidig må selskapet ha levelige forhold. Må vurderes om det blir for mye å behandle alle saker samtidig, eller skal det strekkes ut i tid? Har ikke svar, men reiser spørsmålet.

### **Oppsummering:**

SS (Meløy): saken er todelt:

1. Få det ferdig og harmonisert.
2. §7 er prioriteringen.

Salten brann arbeider videre med samordningssaken, og opprettholder dialogen. Det må vurderes om det skal informeres, eller om saken skal vedtas i representantskapet i mai.

PGP (daglig leder): Administrativt er det oppnådd enighet om felles regler, og saken er behandlet i styret. Er det ønskelig at grunnlaget sendes ut, eller skal det avventes og fokus være på §7

SS (Meløy): Det er helt greit å sende ut. I veien videre er det viktig å etablere forståelse hos kommunene. Tidsmessig er det greit å vedta avtalene i november. Da nås målet om at ny avtale skal være klar til nytt representantskap trer sammen.

Per Gunnar Pedersen  
Daglig leder/ brannsjef  
Salten brann IKS

## Referat fra eiermøte 16.02.22.

Møtestart kl.09.00  
Møteslutt kl. 11.00  
Møtested: Teams

Beiarn Kommune		
Ark.Saksnr	Dok.nr.	Høyr nr. År
20/921	11	876/22
18 FEB 2022		
Ark kode P	255	
Ark kode S		
Avdeling	Saksbeh	FM
Kassasjon	Gradering	

### Agenda for møte:

- Sak 1: Ombruk i Salten.  
Finansiering av ombruk utenfor selvkost.
- Sak 2: Fritidsrenovasjon.
- Sak 3: HT Safe – orientering om vedtak i styret i Iris Salten IKS.

### Deltakerliste.

Følgende møtte:

	Representanter	Kommentar
BEIARN KOMMUNE	Ingen	Kommunestyremøte samme dag.
BODØ KOMMUNE	Ida Marie Pinnerød	
FAUSKE KOMMUNE	Marlen Rendall Berg Trine Nordvik Løkås	
GILDESKÅL KOMMUNE	Bjørn Magne Pedersen Ida Heen	
HAMARØY KOMMUNE	Ann Irene Sæter Jan-Folke Sandnes	
MELØY KOMMUNE	Sigurd Stormo Jim Helge Andersen	
SALTDAL KOMMUNE	Sverre Breivik Jim Hansen	
STEIGEN KOMMUNE	Åse Refsnes	
SØRFOLD KOMMUNE	Gisle Erik Hansen Kolbjørn Mathisen	

**Øvrige deltakere:**

Nils-Christian Steinbakk  
Asbjørn Bye  
Hilde Furuseth Johansen  
Andre Johnsen  
Anders Tverbakk  
Ellen Bakkefjell  
Ola Smeplass  
Frode Enoksen  
Anna Margrethe Welle  
Odd-Børge Pedersen  
Pernille Kolsing

**Deltaker i møtet fra administrasjonen:**

Ragnar Pettersen, styreleder Iris Salten IKS.  
Bjørn Ove Moum, adm.dir. Iris Salten IKS  
Marcus Samuelsen, IT-leder Iris Salten IKS.  
Elisabeth Alvestad, utviklingsleder Iris Salten IKS.

## **Sak 1: Ombruk i Salten**

Utviklingsleder i Iris Salten IKS Elisabeth Alvestad, presenterte temaet. Følgende hovedpunkter ble belyst:

- Eksisterende og kommende rammebetingelser som gjelder for ombruk som kommunene og Iris Salten IKS må implementere.
- Nye ombruksløsninger i Norge og i Salten.
- Hvordan utvikle ombruk i Salten.

Adm. dir. Bjørn Ove Moum, orienterte om kostnadsdekning gjennom selvkostregelverket og forslag til finansiering av arbeid med ombruk som ikke dekkes inn i selvkostregelverket.

**Spørsmål/Kommentarer/innspill:**

- Meget gode tilbakemeldinger på presentasjonen, temaet ble belyst på en god måte.
- Iris sin rolle er å ta vare på avfall, hvor langt utenfor mandatet skal Iris gå. Det stilles spørsmål med forslag til finansieringsmodell av ombruk som ikke inngår i selvkostområdet. Skal ikke foreslått finansiering heller gå til nedregulering av gebyret.
- Svar på spørsmålet: Finansiering av ombruk utenfor selvkostområdet foreslås dekket av overskudd fra det kommersielle selskapet Iris Produksjon, dette må ikke blandes med selvkostområdet.
- Ombruk er et viktig tema og viktig at vi har et avfallsselskap som er fremoverlent og tar tak i dette.
- Kan ombruk i kommunene gjøres i samarbeid med vekstbedriftene, og at ressursene til ombruk blir ute i kommunene.
- Flere ønsket at presentasjonen tas inn i kommunestyrene.
- Viktig at flere kommuner kan bli med på gode ordninger med utvikling av markeds plasser.

- Styreleder: Styret har forsterket fokus på kostnader for selvkostområdet - styrets forventninger ble orientert om i siste rep.skap – styret mener selskapet har god kontroll på grensesnittet mellom selvkost og kommersiell drift - er revidert av både selskapsrevisor, kommunerevisjon, juridisk vurdert, osv – kombinasjon offentlige tjeneste og kommersiell drift gir selskapet og eiere mange muligheter.
- Positiv tilbakemelding på foreslått finansiering av ombruksarbeidet.
- Iris ønsker pilot for ombruk – interesserte ble oppfordret til å ta kontakt med Iris Salten IKS.

## Sak 2 Fritidsrenovasjon.

IT-leder Marcus Samuelsen orienterte om Fritidsrenovasjon. Følgende hovedpunkter ble belyst:

- Bakgrunn for etablering av fritidsrenovasjon.
- Eksisterende løsninger for fritidsrenovasjon i Norge.
- Tentativ prosjektplan for innfasing av fritidsrenovasjon i Salten.

Spørsmål/Kommentarer/innspill:

- Flere gode tilbakemeldinger på presentasjonen
- Prosjektet er kjempebra, og på tide at vi får dette på plass.
- Innspill for Bodø som gjerne vil delta, kommunedelsutvalgene kan være naturlige samarbeidspartnere.
- Er det mulig å se synergier mot etablering av ladestasjoner i samarbeid med f.eks. Coop.
- Artig tanke «grønne stasjoner», veldig bra at dere tar tak i det, vi ser kompleksiteten – vi er langt bak resten Norge.
- Gul sekk er på topp av klager
- Fritidsbebyggelse er veldig forskjellig utformet, må se etter flere løsninger og i Steigen er det mange som ikke bruker bil.
- Steigen deltar gjerne – sikre god stemning i dette prosjektet
- Innføring vil koste, men samtidig forebygge mulige problemstillinger.
- Hamarøy veldig positiv, ønsker informasjon i kommunestyret.
- Adm. dir: turistavfall er et viktig punkt og må ivaretas, de som kommer med båt, bobil, osv – mye fra hyttene havner i dag også hos Statens vegvesen – svært prosjekt og vi må være forberedt på støy
- Godt eksempel på at IRIS er fremoverlent selskap – Gildeskål har høy andel fritids og øyer – vil tro det er veldig interessant for oss og delta på dette, vi ønsker gjerne å bli pilot - eiermøte er en god måte å få ut info – adm.dir. kommer til oss i mars – nevne de andre sakene når du kommer til oss
- Det er sånn at man må se på ulike sammensetninger hvordan fritidseiendommer er organisert (avstand, osv) –
- Håndtering av renovasjon langs spesielt E6 – kan bli utfordring hvis dette plasseres nært E6, må vurderes.
- Meløy- helt klart et behov. Mye vil nok handle om geografi, hos oss vil dagens miljøstasjoner dekke dette?
- God prosjektplan som må gjøres dette kjent for kommunene.
- Lurt at en er på forskudd ved å tenke på dagens miljøborg - hvis det skal brukes mhp. plassering må tas med i planleggingene nå. Endret miljøborg på Reipå.

### Sak 3 HT Safe – orientering om vedtak i styret i Iris Salten IKS.

Ad. Dir. Bjørn Ove Moum orienterte om arbeid med eierstrategier i datterselskapene. Videre om status i HT Safe AS, synspunkter fra den andre eieren Hamarøy kommune, administrasjon og tanker i konsernstyret som ledet ut til vedtaket:

Konsernstyret ønsker en avklaring rundt eierskapet i HT Safe innen utgangen av 2022. Administrasjon utarbeider en plan med mål om en industriell partner (ny eier) i HT Safe.

#### Spørsmål/Kommentarer/innspill:

- Greit og informativt, det må legges til rette for at eldre kan bo hjemme lengre, ikke ønskelig med nedskalering av trygghetsalarmer, kan kommunene bidra mere for å opprettholde tilbudet. Hva er kostnaden for å bidra, hvor mye må hver kommune betale.
- Asbjørn orientere og svarte på spørsmålet:  
To kjerneområder, sentralbord og respons velferd hvor vi server 44 kommuner med 5000 brukere.  
Tradisjonelt responscenter er under endring, endrede kvalitetskrav. Det er skarp konkurranse med store selskaper som har presset prisene. Vi er to/tre x effektiv enn interkommunalt selskap eks. Gjøvik, kr 30 pr mnd per bruker \* 300 = 900 pr måned, prisene er alt for presset, og kommunene må betale mer. Tjenestene er endret til å bli en servicefunksjon.  
30000 alarmer/mnd., ett ring pr. min. som trenger høy bemanning for å svare ut.  
Ny standardiseringer gjør at kommunene må innse at det koster mere. Dere kommer en trend med overvåking av helsetilstand er som ennå er et udefinert marked, da må en ha muskler og kapasitet til å delta.
- En kjempeutfordring. Vi i Bodø kommune jobber på nye måter, mange spørsmål som reises her, trygghetsalarm er en del av velferdsteknologi.
- Viktig at Hamarøy må tenke gjennom sitt eierskap – vi er stor eier –
- Styreleder: Hvilke eierkommuner benytter HT Safe? I 2018/2019 ble eierskapet diskutert i rådmannsgruppa om kjøp av flere tjenester fra HT Safe, men ble ikke noe av.  
Interkommunalt samarbeid ble tatt bort som plattform, og Irisfondet ble overført til Salten Regionråd. Hva skal vi gjøre vi dere, da Iris vil være en god og grundig eier.
- I dag er det bare Hamarøy og Fauske kommune som kjøper tjenester hos HT-safe. Ser fram til grundig gjennomgang av strategi og forretningsplan
- Styret må ivareta sitt ansvar. Vi utfordres hele tiden på eierskap. Ragnar har rett i at interkommunalt samarbeid ble tatt ut fra IRIS sine satsningsområder – jeg utfordrer Ida til å ta det med inn i den politiske debatten.
- Kan Narvik kommune være en samarbeidspartner/eier?

Bodø, 17.02.22.

Referent Bjørn Ove Moum



Bodø Kommune  
Postboks 319  
8001 BODØ

Att. kommunedirektør

### **KRISESENTERET I SALTEN – UTBYGGING OG VERTSKOMMUNEAVTALE**

Vi viser til møte i RKU Salten, 17. februar då, hvor blant annet Kriesesenteret i Salten møtte og orienterte om status og fremdrift i planene om etablering av nytt Kriesesenter. Det vises også til sist mottatte skriftlige informasjon til samarbeidskommunene, mottatt her 28. september 2021.

Beiarn kommune ser behovet for nytt Kriesesenterbygg for Bodø og oss samarbeidende kommuner og har stor forståelse for at vi bare blir orientert i den stegvise prosessen mot nytt senter. Likevel bekymrer det at kostnadsrammen for den forestående investeringen har vokst, samt at det planlegges flere nye stillinger til det nye senteret.

Slik vi oppfattet orienteringen som ble gitt 17. februar, er den aktuelle kostnadsrammen nå på kr. 71,9 mnok og driftsrammen vil øke fra 9,4 mnok i 2022 til 14,9 mnok når senteret står ferdig. Vår andel av kostnadene til drift øker med ca 58 %, ifølge det vi ble orientert om.

Vi ber med dette om å bli formelt orientert om konsekvenser av de forestående planene og tør også be om at Bodø kommune ser til at gjeldende vertskommuneavtale gjennomgås, slik at vi er sikre på at denne står seg i forhold til gjeldende kommunelov.

Med vennlig hilsen  
**Beiarn kommune**

Ole Petter Nybakk (s.)  
Rådmann

Kari Marie Sandvik Stenmark (s.)  
Kommunalleder

Kopi til:  
Kriesesenteret i Salten







Beiarn Kommune		
Ar.Saksnr.	Dok.nr.	Reg.nr./År
20/255	28	950/22
22 FEB 2022		
Ark.kode P	026	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh.	
Kassasjon	Gradering	OPN



Nærings- og fiskeridepartementet  
[postmottak@nfd.dep.no](mailto:postmottak@nfd.dep.no)  
 Att: Næringsminister Jan Christian Vestre

Bodø, 22. februar 2022

## Uttalelse som gjelder statlig eide arbeidsplasser

Salten Regionråd har i sitt møte den 18. februar 2022 vedtatt uttalelse vedrørende statlig eide arbeidsplasser.

Utskrift av møteprotokollen følger vedlagt.

Vedtaket er enstemmig.

Med vennlig hilsen

Salten Regionråd

Ida M. Pinnerød (sign.)  
 leder

Kjersti Bye Pedersen (sign.)  
 daglig leder

Kopi:  
 Stortingets næringskomité  
 Nordlandsbanken  
 Nordland fylkeskommune  
 Kommunene i Salten Regionråd  
 Media

Arkiv: SR/2022  
 Dokument: br20220222 - følgebrev til næringsdep

Besøksadresse: Sjøgata 27, 8006 Bodø  
 Postadresse: Postboks 915, 8001 Bodø  
 Telefon: 75 54 86 00 | Web: [www.salten.no](http://www.salten.no) | E-post: [regionradet@salten.no](mailto:regionradet@salten.no)

Beiarn    Bodø    Fauske    Gildeskål    Hamarøy    Meløy    Rødøy    Saltdal    Steigen    Sørfold



## Utskrift fra møteprotokoll

**Møte i:** Saltens Regionråd

**Dato:** 18. februar 2022

**Sak:** SR-sak 06/22

**Uttalelse som gjelder statlig eide arbeidsplasser**

### Enstemmig vedtak:

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

Salten besitter store naturressurser og har en meget sterk og konkurransedyktig industri med et stort potensial for videre vekst. Viktige næringer er eksportrettet og kraftforedlende industri, vannkraft, bygg og anlegg, marine næringer og skog- og landbruksnæringer, reiseliv og tjenesteytende næringer, i tillegg til offentlig sektor.

Stortingsvalget sist høst har gitt en ny regjering med Ap og Sp, der utvikling av hele landet og bevaring av arbeidsplasser i distriktene er et viktig politisk fokus. Regjeringen påpeker også at distriktpolitiske hensyn skal være gjennomgående i offentlig forvaltning.

Saltenregionen har de siste årene mistet uforholdsmessig mange viktige statlige arbeidsplasser. Her kan nevnes Bodø hovedflystasjon og HELFO i Beiarn. I det statlige eide foretaket Posten har det over tid pågått en omorganisering som gir store konsekvenser for arbeidstakerne. Det er bare de siste månedene lagt ned eller flyttet mer enn 20 årsverk arbeidsplasser fra Bodø til Oslo, og en ny struktur vil kunne påvirke over hundre arbeidsplasser både på Fauske og i Bodø.

Salten Regionråd oppfordrer regjeringen til å legge til rette for en rettferdig fordeling mellom by og land, bygge sterke kompetansemiljøer i hele landet gjennom en jevnere fordeling av offentlige arbeidsplasser og følge opp at statlige tjenestesteder ikke skal legges ned i denne stortingsperioden med mindre det er avgjørende for å ivareta viktige nasjonale interesser.

## Referat fra møte om nye samarbeidsavtaler

### Dato

Torsdag, 17.02.2022

### Klokkeslett

1205-1330

### Deltakere

Geir Berglund - Dønna
Hege Thomesen - Gildeskål
André Johnsen - Iris
Frank Robert Pedersen - Alstahaug
Karl Magnus Strandvold - Alstahaug
Rennemo, Magnus - Rana
Dreyer, Jakob - Rana
Christer Nyrud - Saltdal
Silje Pedersen - Saltdal
Lars Tore Hatten - Hemnes
Stig Arne Holtedahl - Sørfold
Kjellaug Bendiksen - Sørfold
Eva Stokvik - Meløy
Torunn Solem Aag - Meløy
Kim Marius Arnsen - Meløy
Bengt Stian Nilsen - Øksnes
Marianne Hansen - Steigen
Kjersti Johansen - Vestvågøy
Tom Seljeås - Fauske
Kim Bjerkeli - Værøy

22/45	7	1042/22
	601	
		FM

Frank Movik – Beiarn

(15 kommuner representert)

For innkjøpskontoret:  
Solrun H. Krane – Bodø  
Erika Nilsson – Bodø  
Marie S. Berntzen – Bodø  
John-Christian Lervik – Bodø

## Sted

- Microsoft Teams
- Rådhuset i Bodø

## Agenda

- Diskusjon rundt utkast til nye samarbeidsavtaler

## Oppsummering

Løpende spørsmål fra chatten i Teams møtet følger under, og ble besvart fortløpende underveis i møtet. Viser også til vedlagt notat med svar på innkomne spørsmål i forkant av møtet, hvor flere av spørsmålene går igjen i «chat spørsmål».

[17.2 12:15] Tom Seljeås

Når går avtalen mellom SIIN og Mercell på dagens e-handelsløsning ut?

[17.2 12:19] Bengt Stian Nilsen

Er det et alternativ å tegne forsikring ?

[17.2 12:20] Bengt Stian Nilsen

Bør sjekkes og vurderes. Fint at dere ser på dette.

[17.2 12:27] Geir Berglund

Hvordan er kriteriene for utvelgelse av innkjøpsavtaler i kjerneporteføljen tenkt brukt i praksis, da med tanke på eventuelle interessenmotsetninger?



[17.2 12:28] Bengt Stian Nilsen

Er det vurdert en annen organisasjonsform for SIIN for å unngå at Bodø tar all risiko?

[17.2 12:29] Tom Seljeås

Fauske har en forsikring som også omfatter offentlige anskaffelser uten at jeg helt har oversikt over vilkårene nå. Denne har vi gjennom KLP

[17.2 12:35] Geir Berglund

Kan dere si noen ting om ordningen med driftsbidrag for avtalelojalitet?

[17.2 12:37] Kim Bjerkeli

Vi ser jo at opplæring i ajour (for innkjøpere) kunne vært veldig greit. Er det noe som er tilgjengelig/evt. kan sees på hvordan vi kunne fått?

[17.2 12:41] Marianne Hansen

Hvilket punkt i avtalen snakker du om nå?

[17.2 12:42] Dreyer, Jakob

Er det mulig at dere i noen kanaler kan tilgjengeliggjøre hele rammeavtaledokument mot leverandørene for deltakerkommunene, og ikke bare kontraktkonsentrat, som ikke bestandig avdekker alle relevante kontraktsvilkår?

[17.2 12:47] Kim Bjerkeli

De fleste printerne i dag har en OCR funksjon, som gjør at dokumentet vil være søkbart. Det må jo være mulig å bare slå denne på.

[17.2 12:48] Dreyer, Jakob

OCR-scanning heter det. IKT-avdelingen til Bodø kan mest sannsynlig hjelpe til å få dette på plass

[17.2 12:52] Kim Bjerkeli

Hvilke positive/negative konsekvenser vil det medføre kommunene hvis flere blir lagt til?

[17.2 12:57] Hege Thomesen

Spørsmål til kjerneporteføljen:



Angående rekkefølgen til kriteriene: Der er Vertskommunens behov satt som 1. prioritet. Samarbeidskommunenes behov er på 3. plass. Hvorfor er denne rekkefølgen valgt? Bør ikke alle kommunene som er med i samarbeidet være likestilt i en slik avtale?

[17.2 12:58] Kim Bjerkeli

Ja dette lurer vi også på. På andre lister står det med punkter, men i denne med tall. Så virker som vertskommunens behov prioriteres OVER samarbeidskommunenes behov.

[17.2 13:01] Kim Bjerkeli

Kap. 4 tilleggstjenester nevner vel noe om dette? Skal ikke vertskommunen etter forespørsel kunne tilby tilleggstjenester utover de tjenester som følger kjerneporteføljen? Jf. punkt 3?

[17.2 13:03] Hege Thomesen

Finansiering/kostnader: Siden det ikke er kommet noe på dette punktet, ber vi om at dere vurderer flere modeller. Som en liten kommune kan det være aktuelt å være med i færre konkurranser enn andre kommuner. Kan det være en mulighet å ha flere «platåer» av deltagelse? For det kunne være mer interessant og samtidig enklere å forholde seg til. Ser for oss et platå for de store avtalene: Strøm, data, telefoni etc. Sikkert mange muligheter her, håper dere presenterer flere løsninger vi kan diskutere og vurdere.

[17.2 13:04] Kim Bjerkeli

Da vil jeg oppfordre til å konkretisere dette litt, slik at det fremkommer mer presist. (kap 4.)

[17.2 13:07] Hege Thomesen

Har dere et tidsestimat for når dere kommer med forslag til kostnadsfordeling?

[17.2 13:21] Dreyer, Jakob

Jeg forstår at tidligere samarbeidsavtaler har vært ulike mot de respektive kommunene, men kan dere si noe overordnet om forskjellene fra disse til det nye samhandlingsutkastet ift. omfanget av ytelser/synergier deltakerkommunene kan nytte seg av som følge av samarbeidet. Tenker at disse endringene bør harmonere med eventuelle endringer til ny finansieringsmodell.

### **Svar på løpende spørsmål**

Kommunene foreslo at man skulle innta en plikt for vertskommunen om å inngå nye avtaler før de gamle utløper.

Hvilke positive/negative konsekvenser vil det medføre kommunene hvis flere blir lagt til? De positive konsekvensene er at deltagelse i samarbeidet kan bli billigere for den enkelte

kommune, og at man kan få økte stordriftsfordeler. De negative konsekvensene er vanskeligere å presisere, men det kan tenkes at det ikke vil være like mye tid til individuell rådgivning eller lignende. Det er likevel tiltak som kan iverksettes for å «bøte» på de negative konsekvensene.

Spørsmål til kjerneporteføljen: Angående rekkefølgen til kriteriene: Der er Vertskommunens behov satt som 1. prioritet. Samarbeidskommunenes behov er på 3. plass. Hvorfor er denne rekkefølgen valgt? Bør ikke alle kommunene som er med i samarbeidet være likestilt i en slik avtale? Bodø kommunes behov står først utelukkende fordi dersom Bodø kommune ikke har behov for avtalen selv, vil den heller ikke gjennomføres som en del av samarbeidet. Dette kan presiseres nærmere i kjerneporteføljen.

Presisering av punktet som omhandler utløsning av opsjon (prolongering), det er i denne kontraktbestemmelsen ikke snakk om ulovlige forlengelser av avtaler, men utløsning av avtalefestet opsjon på forlengelse av kontrakt. Kommunene ber om regulering av utløsning av opsjon, slik at de er informert og har innsikt i de vurderinger som tas i forbindelse med utløsning av opsjon.

Det kom innspill om en styringsgruppe som kan ta beslutninger om blant annet opsjoner og andre spørsmål, basert på et representativt utvalg fra kommunene eller eventuelt en representant fra alle kommunene. Det blir noe byråkratisk dersom det skal være en representant fra alle kommunene, så av hensyn til effektivitet vil det være mer hensiktsmessig med et representativt utvalg.

Innspill om at finansieringen av samarbeidet blir inndelt i ulike platåer slik at de kommuner som ønsker deltagelse på færre kontrakter ikke trenger å betale like mye som de kommer som deltager på flere. Bodø kommune viser til at man ser for seg en modell alle «deltar» på de anskaffelser som er omfattet av kjerneporteføljen, men at det ingen plikt for kommunene å delta, men de gir ingen rabatt om man ikke deltar. Vi får imidlertid se nærmere på dette når forslag til finansieringsmodell er klart.

Staten har kommet med tilbud om tilslutning til statens innkjøpscenter hvor de tilbyr blant annet IT, kontorutstyr, og lignende. Spørsmål om Bodø kommune har vurdert den foreslåtte kjerneportefølje opp mot de avtaler som tilbys der. Statens innkjøpsentral er enda kun et pilot prosjekt og vi har derfor ikke vurdert våre avtaler opp mot deres enda. Vi vil imidlertid vurdere dette når det aktualiserer seg som en problemstilling at deltakerkommunene kan få dekt sitt behov gjennom denne ordningen.

Ønske om at banktjenester (hovedbankavtaler) inntas som en avtale i kjerneporteføljen. De mindre kommunene får svært få tilbydere i egne konkurranser og tilbakemelding fra leverandørmarkedet var at de ikke orket å levere tilbud til små kommuner.

Spørsmål om tidsestimat for kostnadsfordeling. Bodø kommune ønsker å ha klart forslag til finansieringsmodell mot midten av mars. Det presiseres likevel at for å kunne oppstille en god finansieringsmodell så må vi ha kunnskap om hva som skal finansieres, og dersom vi skal



vite hva som skal finansieres må vi først ha klart hvilke rettigheter og plikter som fremgår av avtalen. Det er derfor viktig å få innspill til avtalens rettigheter og plikter før vi kan foreslå en finansieringsmodell.

Bedt om å komme med en presisering av hva som er forskjellig fra de tidligere samarbeidsavtalene og de nye. Først og fremst er det et behov for strømlinjeformede avtaler da Bodø kommune ikke har kapasitet til å håndtere en rekke ulike samarbeidsavtaler. Det vil være større forskjeller i avtalene slik de er nedfelt i deres respektive kontrakter. I praksis har imidlertid flere elementer ved samarbeidet blitt håndtert ulikt fra slik de ble avtalt, noe som har medført at samarbeidene ikke praktiseres slik de regulert i avtalene. Dette gjelder kanskje spesielt SIIS-avtalene, men også SIIN-avtalene har endt opp med å ha et mye videre omfang enn det som var avtalt. Blant annet har SIIS nedfelt at de har krav på en ressurs, mens SIIN kommunene har nedfelt at de har krav på deltagelse i 25 avtaler – Dette har imidlertid sklidd ut.

### Aksjoner etter møtet

Aksjonspunkt	Ansvarlig	Frist
<b>Endelige innspill til avtaleutkastet</b>	Hver enkelt kommune	03.03.2022
<b>Fremlegge finansieringsmodell</b>	Innkjøpskontoret	Medio mars 2022
<b>Undersøke forsikringsalternativer</b>	Innkjøpskontoret	Til neste møte

Bodø, 25.02.2022

Referent; Solrun H. Krane

*Vedlegg: Svar på spørsmål innkommet i forkant av møtet*



### Svar på de spørsmål som ble oversendt innkjøpskontoret i forkant av møtet

1.4.2 Hvis vertskommunen skal ha myndighet til selvstendig å inngå og forvalte innkjøpsavtaler på vegne av samarbeidskommunene, må dette gjøres i tråd med lover og regler. Eventuelle brudd er det vertskommunen selv står ansvarlig for ref. pkt. 1.12.

Dersom Bodø kommune skal stå ansvarlig for eventuelle brudd vil det utgjøre en betydelig økonomisk risiko som medfører at man i vesentlig grad må øke innbetalingene fra samarbeidskommunene. Det er derfor valgt at dette løses ved at samarbeidskommunene selv er ansvarlig for deres andel av det økonomiske omfanget av avtalen.

Vi undersøker også mulighet for ansvarsforsikring.

Vertskommunen burde ikke ha myndighet til å inngå avtale om felles e-handelsløsning da kommuner har ulike behov. Det blir stadig mer aktuelt med «Punch out» løsninger isteden for e-katalog. Dette vil ikke være til hinder for et interkommunalt innkjøpssamarbeid.

De nye e-handels løsningene er så avansert at det ikke vil være nødvendig med punch-out løsninger. Punch-out medfører også store risikoer knyttet til brudd på anskaffelsesregelverket. Dersom det skulle blitt åpnet for ulike e-handelsløsninger ville alle samarbeidskommunene selv vært ansvarlig for at varekatalogene var oppdatert, at det ikke blir handlet utenfor avtalens omfang, at avtalens økonomiske rammer ikke overskrides, at de ikke blir fakturert for mye osv. En slik løsning vil være helt uhensiktsmessig for forvaltning av de offentliges ressurser.

### 1.5 Kulepunkt 1-4 ok-

Benytte samme e-handelsløsning som vertskommunen. Ref. tidligere kommentar. Hvis dette skal stilles som et krav i et samarbeid burde det gjennomføre en felles anskaffelse, slik at samarbeidskommunen har en reel sjanse for å kunne delta i utarbeidelse av krav

Ved anskaffelse av e-handels løsning vil det kjøres normal prosedyre for gjennomføring av anskaffelse. Vertskommunen vil derfor varsle samarbeidskommunene ved oppstart av anskaffelsen, be om at det stilles fagansvarlig til anskaffelsen fra kommunene, og at det gis innspill til hvilke behov kommunene har.

1.7 Prinsippet må endres. En kommune kan ikke bli bindende til en avtale uten å ha godtatt dette. Manglende svar kan være grunnet langvarig fravær av innkjøpskoordinator (ferie, avspasering, sykemeldinger o.l.). Ved manglende svar burde kommuner ikke medtas i avtalen.

Prinsippet kan snus på hodet. Altså dersom det ikke mottas bekreftelse og informasjon om behov/omfang/mm. regnes kommunen ikke som deltager. Det vil imidlertid ikke bli



gjennomført egne anskaffelser på et senere tidspunkt for denne kommunen, og kommunen er da selv ansvarlig for å anskaffe avtale.

Hvor problematisk dette blir i praksis er imidlertid uklart. Kommunene vet allerede i dag hvilke avtaler som er omfattet av kjerneporteføljen, og kan derfor allerede nå ta stilling til om dette er en avtale de ønsker at skal gjennomføres i regi av innkjøps samarbeidet eller ikke.

Kan Bodø kommune gi utdypende redegjørelse for «Samarbeidskommunen er økonomisk ansvarlig for eventuelle krav fra tredjeperson og påløpte kostnader for Vertskommunen som oppstår som følge av at Samarbeidskommunen ikke har overholdt reservasjonsfristen»

*Dersom samarbeidskommunen etter utlysning av konkurransen velger å trekke seg kan dette medføre økonomisk tap for vertskommunen. Det medfører merarbeid ved at konkurransen må endres, i verstefall avlyses og at kommunen blir erstatningspliktig overfor de leverandører som har gitt tilbud eller ønsket å tilby.*

**1.11** Kan Bodø kommune gi en utdypende redegjørelse for «Ved avvikling som nevnt her svarer uansett Samarbeidskommunen for eventuelle utgifter og økonomisk tap som Vertskommunen blir påført»

*Dersom samarbeidskommunens avvikling av samarbeidet medfører et økonomisk tap for vertskommunen skal dette dekkes av samarbeidskommunen som trer ut. Det siktes her til eventuelt merarbeid som påføres kommunen, og ikke tap av inntjening til samarbeidet herunder kommunens innskudd til dekning av samarbeidet.*

**1.12** Dette pkt. er urimelig og strider mot hensikten for vertskommunesamarbeid. Bodø kommune er faglig og juridisk ansvarlig for inngåtte avtaler på vegne av samarbeidskommunen og skal ivareta lov og forskrift. Brudd på Lov og forskrift er noe som Bodø kommune må stå til ansvar for.

Hvis dette pkt. skal være gjeldende er det nødvendig at samtlige samarbeidskommuner er i utstrakt grad deltager i alle prosesser av anskaffelsen og kan gjennomføre egne Juridisk og innkjøpsfaglig vurderinger hvorvidt det er innenfor loven, og har all rett til å trekke seg ut hvis han ved formodning anser prosessen eller avtalen som "ulovlig".

Samtlige samarbeidskommuner skal i utstrakt grad delta i alle prosesser av anskaffelsen og skal gjennomføre egne juridiske og innkjøpsfaglige vurderinger.

**2.1** Ref pkt 1.12



**3.2** Kriterienes rangering burde endres. Samarbeidskommunenes samlet behov burde være rangert høyest. I dette tilfellet vil vertskommunen være likeverd part i samarbeidet som enhver kommune.

Enhver endring eller utvidelse må godkjennes av vertskommunen- **slettes**

Bodø kommune kan ikke gjennomføre anskaffelser som kommunen selv ikke har behov for. Dette er derfor den mest sentrale forutsetningen for at anskaffelsen skal regnes som en del av kjerneporteføljen.

Kravet om at endringer og utvidelser av kjerneporteføljen skal godkjennes av Bodø kommune kan ikke fjernes. Endringer eller utvidelser vil kunne ha stor betydning for disponeringen av ressursene i kommunen, og vil igjen medføre budsjettendringer.

## 5. Må konkretiseres

Kan Bodø kommune gi en utdypende redegjørelse for hensikten av 2% driftsbidrag? Da dette anses som unødvendig og merarbeid.

Driftsbidraget skal benyttes for de tilfeller hvor det er behov for utbedringer/utvidelser/innkjøp av digitale verktøy som benyttes til samarbeidet.

Vi er i dialog med Mercell om å forenkle innkrevingen av driftsbidraget, men det er usikkert hvorvidt dette vil la seg løse med den nye e-handelsløsningen. Dersom dette går i orden, vil det ikke være ressurskrevende å kreve inn driftsbidrag ettersom store deler av prosessen blir automatisert.

Vi undersøker dette nærmere med Mercell.

Skal samarbeidskommunene betale frakt tillegg? Ved forsendelser av noe størrelse har vi opplevd urimelige fraktkostnader.

Ettersom frakt er et forhold som reguleres i den enkelte kontrakt er dette et forhold som ikke omhandler SIIN-kontraktene. Dette vil vurderes ved utlysning av den enkelte anskaffelse, og gjøres etter en vurdering av markedet, hva som skal anskaffes og hva som er bransjestandard.

Når vertskommunen gjør samarbeidskommunen oppmerksom om at ny anskaffelse skal utlyses må dere gjerne gi slik informasjon til den aktuelle prosjektleder, slik at man kan forsøke å avverge unødvendig høye fraktkostnader.

En bedre formalisert "kundestøtte", service og "tilgjengelighet vertskommune vs. samarbeidskommune. Hjelp bør være tilgjengelig enten pr tlf. eller chat.



Ber om at det nærmere redegjøres for hvilken type «kundestøtte» det er behov for. Gjelder det for eksempel tekniske problemer med Mercell/Ajour, vil deres kundesupport være rette kanal for slike henvendelser.

Det vil også være behov for at innkjøpskoordinatorene i større grad setter seg inn i hva avtalene omfatter og hva de har krav på slik at de kan svare ut henvendelser fra brukerne i deres kommuner.

Når det gjelder innkjøpsfaglig bistand vil dette kun gis dersom vertskommunen har tilgjengelig kapasitet. Hovedsakelig omfatter vertskommuneavtalen gjennomføring av rammeavtaler som alle eller de fleste kommunene har behov for. Vi søker likevel på generelt grunnlag å øke den innkjøpsfaglige kompetansen i alle kommunene gjennom SIIN-møtene, klarere brukerveiledning, opplæring i bruk av verktøy og eventuelt kurs.

For mindre kommuner mener jeg det er best å beholde vertskommune modellen. Alle de andre alternativene vil medføre økte kostnader og økt kompetanse vedlikehold. I negativ retning kan man se for seg at enkelte beslutninger mangler nødvendige demokratisk grunnlag. Og at kommunen som sådan mister litt kontroll.

«Vertskommunesamarbeid»

Vertskommunemodellen innebærer at vertskommunen utfører «alle» oppgaver, og fatter vedtak i saker av ikke prinsipiell betydning. I et administrativt vertskommunesamarbeid vedtar kommunestyrene hvilken myndighet som delegeres til vertskommunen. Myndigheten kan når som”.

Det vil bli benyttet samme samarbeidsform/-avtale med alle samarbeidskommunene. Bodø kommune har ikke ressurser til å følge opp mange ulike avtaler eller samarbeidsformer.

Må få hele kostnadsbildet jfr avsnitt 3 i mailen. Altså hva koster ordningen oss.

Kommer tilbake til dette på et senere tidspunkt.

Lett tilgang til og god oversikt over alle aktive rammeavtaler og pågående anbud for rammeavtaler med div status.

Det er per i dag tilgang til oversikt over alle aktive rammeavtaler i Ajour. Etter hvert vil SIIN gå over til Ajour/Mercell sin nye løsning for e-handel og kontraktsoppfølging som i betydelig grad vil forenkle oversikten og de enkelte varekatalogene.

Vi har også en oversikt over pågående anskaffelser i samhandlingsplattformen.

Innkjøpsportalen i Mercell bør oppgraderes. Menyene er basert på gammel og vanskelig søkbar meny. Skriver du inn eks ”blyant” i søknadsfeltet får du ingen svar.



Som nevnt over skal vi over på en ny løsning som har en smartere søkemotor, tilsvarende google. Dette vil betydelig forenkle søkefunksjonen i e-handels løsningen, og man vil enkelt finne frem til de varer man har behov for. Vi skal over på det nye systemet i løpet av 2022, og vil nok være en av de første brukerne av løsningen.

#### Punkt 1.4.2 Avgjørelsesmyndighet lagt til Vertskommunen, 2.kulepunkt

I dette kulepunktet står det at vertskommunen har myndighet til å utvide innkjøpssamarbeidet. Jeg oppfatter dette slik at det betyr at vertskommunen alene beslutter om nye kommuner skal innlemmes i samarbeidet.

Jeg tenker at en utvidelse av innkjøpssamarbeidet bør være et tema som også samarbeidskommunene bør få uttale seg om og evt. delta i beslutningen av. Kan være interessant å høre hva de andre kommunene mener om det.

#### Diskusjon om temaet.

Flere kommuner uttrykte ønske om å få uttale seg om eventuell utvidelse av samarbeidet. Viktig å presisere at Bodø kommune i utgangspunktet står fritt til å inngå samarbeidsavtaler med dem de ønsker, men at det fremstår som et usannsynlig scenario at vi skulle inngått ny avtale uten å diskutere det på SIIN-møte først.

#### Punkt 1.5 Samarbeidskommunens plikter

Foreslår to nye kulepunkter til dette punktet:

- Skaffe til veie grunnlagsdata til anskaffelsene samarbeidskommunen skal delta i, innen fastsatt frist.
- Delta sammen med andre samarbeidskommuner som praktisk tilrettelegger for årlige samlinger for innkjøpsforumet.

#### Diskusjon om temaet.

Kom ingen flere innspill under møtet.

Bodø kommune vurderer nærmere om det tiltak som er foreslått er tilstrekkelig.

#### Punkt 2.3 Instruks og mandat for fagansvarlig. Synes rollen som fagansvarlig er noe uklar.

Innebærer det at det i hver av samarbeidskommunene skal være en fagperson innenfor ulike fagområder i tillegg til innkjøpskoordinatoren? Og, hvilke fagområder gjelder dette for?

Vil det i tillegg praktiseres at samarbeidskommunene vil bli forespurt om å stille med personressurser når det etableres arbeidsgrupper til de ulike anskaffelsene?

Som utgangspunkt vil det ikke være hensiktsmessig at alle samarbeidskommunene stiller med fagansvarlig for alle anskaffelser som gjennomføres. Det blir for mange involverte i den enkelte anskaffelsen ved en slik løsning.

Kommunene vil imidlertid ved oppstart av en anskaffelse bli forespurt om de kan stille med fagansvarlig, og dette er allerede i utstrakt grad praktisert.

Fagansvarlige skal bidra med kunnskap om markedet, varen/tjenesten som skal anskaffes og generell innsikt i hvordan praktiseringen av dagens avtale fungerer for brukerne. Det ønskes derfor en person som er bruker av avtalen og som har kunnskap om det som skal anskaffes. Det må ikke oppnevnes «faste» fagansvarlige, men det bes om at det vurderes for den enkelte anskaffelse.





Finansdepartementet  
v/Finansminister Trygve Vedum og  
statssekretær Lars Erik Bartnes  
Sendt elektronisk

22/113 1 1050/22  
22/113 2022  
232  
OPN

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

## EIENDOMSSKATT PÅ VANNKRAFTANLEGG OG KRAFTLINJER – BEHOV FOR LOVENDRINGER OG PRESISERINGER

Det vises til møte med Finansdepartementet og Naturressurskommunene 15. februar 2022. Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar (LVK) inngår i Naturressurskommunene som organiserer mer enn 220 kommuner.

LVK organiserer kommuner som er vertskap for vannkraftutbygging<sup>1</sup>. LVK har 160 medlemskommuner fra alle landets fylker, og samtlige av medlemskommunene skriver ut eiendomsskatt på kraftanlegg. All vannkraft som skjer i Norge, skjer i en LVK kommune. LVKs medlemskommuner er typiske distriktskommuner, hovedsakelig med store areal eller typiske industrikommuner, som følge av at industrien tidligere gjerne ble bygget «vegg i vegg» med kraftverkene.

Eiendomsskatt fra kraftanleggene er en betydelig og viktig inntekt for LVKs medlemskommuner, og det er sentralt med forutberegnelighet i beregningen av eiendomsskatten fra anleggene. I den senere tid har kommunene opplevd en rekke klager og søksmål fra de store kraftselskapene, som har avdekket behov for dels lovpresiseringer – og dels lovendringer. LVK og LVKs medlemskommuner mener det er hensiktsmessig med en avklaring fra lovgivers side, fremfor at sakene blir bragt inn for domstolene, en for en, med de betydelige kostnader det har. LVK mener hensynet til en effektiv ressursbruk tilsier en avklaring fra lovgivers side, fremfor å bruke tid i rettsapparatet.

For å ivareta kommunenes rettigheter som vertskommuner og kreditor for eiendomsskatt og naturressursskatt, samt for å oppnå lovens formål om at eiendomsskattegrunnlagene for kraftanleggene skal representere vannkraftanleggenes *markedsverdi*, fremmer LVK følgende forslag:

---

<sup>1</sup> LVK organiserer vertskommunene, det vil si kommunene som berøres av vannkraftutbygging. LVK organiserer med andre ord ikke eierinteressene. Det er først og fremst staten og de store bykommunene som har de store eierinteressene i norsk vannkraftproduksjon.

118417-130/2022-02-25 Brev til FIN lovendringer og presiseringer\_LVK

Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00  
Org.nr : 975 625 117 | Bankgiro: 5024 05 37500 | www.lvk.no

**1. Kommunene må få innsyn og klageadgang over fastsettelsen av eiendomsskattegrunnlagene for kraftanlegg.**

Kommunene har som eneste skattekreditor for eiendomsskatt en åpenbar og klar interesse i å få innsyn og klagerett over skattegrunnlaget. Stortinget har tidligere vært samstemt i at kommunene burde gis slike rettigheter, se anmodningsvedtak 28. april 2016. Under Solberg-regjeringen frarådet departementet at kommunene ble gitt slike rettigheter ettersom det ville påføre sentrale skattemyndigheter mer arbeid. LVK er uenig og ber om at saken nå følges opp.

Anmodningsvedtaket og forslag til lovvedtak fremgår av vedlegg 1.

**2. Kraftforetakene gis ikke lenger adgang til å trekke fra grunnrenteskatten i eiendomsskattegrunnlaget for kraftanlegg, jf. skatteloven § 18-5. Makstaket må fjernes.**

Bakgrunnen for forslaget er de høye strømprisene som vil føre til en høy grunnrenteskatt til staten. Høy grunnrenteskatt vil føre til lavere eiendomsskatteinntekter, ettersom grunnrenteskatten kommer til fradrag i eiendomsskattegrunnlaget, jf. skatteloven § 18-5 (3) annen setning. Resultatet vil følgelig bli – om det ikke gjøres grep – at statens inntekter øker på bekostning av kommunene. Kommunenes eiendomsskatteinntekter vil ikke øke tilsvarende på grunn av makstaket, jf. eiendomsskatteloven § 8 B-1 (4).

En annen grunn til å foreta en justering av loven er at grunnrenteskatten for nye vannkraftanlegg ble vedtatt omgjort til kontaktstrømskatt. Etter endt investeringsperiode vil grunnrenteskatten til staten øke, noe som igjen vil føre til varig lavere eiendomsskatteinntekter til kommunene. Det var ikke tilsiktet at en endring i grunnrenteskatten skulle føre til lavere inntekter for kommunene. Denne utilsiktede konsekvensen unngås dersom man fjerner adgangen til å trekke fra grunnrenteskatten i kommunenes eiendomsskattegrunnlag.

LVK ber også om at makstaket fjernes. Det er ingen grunn til at kraftforetak med den høyeste lønnsomheten skal betale relativt sett mindre skatt enn de med lavere eller marginal lønnsomhet.

Den nærmere begrunnelse og forslag til endring fremgår av vedlegg 2.

**3. Ved verdsettelse av vannkraftanlegg i drift må grunnlaget baseres på hele driftsår, jf. skatteloven § 18-5.**

LVK og medlemskommunene mener at skatteloven § 18-5 må presiseres slik at kun *hele driftsår* tas i betraktning ved verdsettelsen etter avkastningsverdi etter skatteloven § 18-5 første til fjerde ledd ved oppstart av nye anlegg.

Om den nærmere begrunnelse for dette vises til vedlegg 3.



**4. Kun driftsmidler i selve produksjonsprosessen bør inngå ved beregningen av formuesverdien etter skatteloven § 18-5.**

LVK og kommunene har fått medhold både i Høyesterett (Rt-2015-1054 – SKS) og i Oslo tingrett i juni 2021 i at det kun er driftsmidler som inngår i selve produksjonsprosessen som inngår i fradragsposten fremtidige utskiftningskostnader, jf. skatteloven § 18-5 (4). Som ledd i statsbudsjettet for 2018 fremmet Solberg-regjeringen forslag til endring av loven, med virkning for inntektsåret 2017.

LVK og kommunene mener lovendringen må reverseres ettersom den har skapt svært uklart grensesnitt – og grunnlag for fradrag for driftsmidler som ikke har sammenheng med kraftproduksjon. Se nærmere om forslaget i vedlegg 4.

**5. Kommunene må få tilbake søksmålsadgangen om naturressursskatten.**

Manglende søksmålskompetanse for kommunene om naturressursskatt medfører at kommunene, som er kreditor for naturressursskatten, ikke har *noen muligheter overhode* til å kontrollere eller angripe gyldigheten av beregningsgrunnlaget.

Kommunene må også gis innsyn og klagerett over grunnlaget for naturressursskatten. Forslaget utdypes i vedlegg 5.

**6. Presiseringer i skatteforvaltningsloven i saker om vannkraftanlegg.**

LVK mener det bør fremgå av loven en plikt til å varsle kommunene ved søksmål fra skattyter mot skatteetaten.

Videre må utgangspunktet for beregningen av kommunenes søksmålsfrist etter skatteforvaltningsloven § 15-4 første ledd presiseres. Forslagene utdypes i vedlegg 6.

**7. Det må presiseres at det er eier av anlegget som skal betale eiendomsskatten for grunn under kraftlinjer.**

LVK og medlemskommunene mener eiendomsskatteloven må presiseres slik at det klart fremgår at det er eier av anlegget og ikke grunneierne som må betale eiendomsskatten for grunn under linjene. Forslaget utdypes i vedlegg 7.

LVK vil gjerne få presentert forslagene i et møte med departementet.

Med vennlig hilsen  
Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar

  
Torfinn Opheim  
Leder i LVK - to@lvk.no

  
Caroline Lund  
Sekretær, advokat (H) – cl@lundogco.no





Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

## **VEDLEGG 1**

### **Kommunene må få innsyn og klagerett over eiendomsskattegrunnlag for kraftanlegg**

#### **1 Bakgrunn**

Som følge av kraftskattereformen ble det bestemt at eiendomsskattegrunnlagene for kraftanlegg skal fastsettes av skatteetaten, ikke av de kommunalt oppnevnte takstnemndene. Begrunnelsen var at mange kraftanlegg berører flere kommuner., og at det derfor var praktisk at skattegrunnlaget ble fastsatt samlet for alle av statlige skattemyndigheter. Eiendomsskatten skulle fortsatt være kommunal og det er opp til kommunene både om den ønsker å skrive ut eiendomsskatt og hvilke satser som gjelder.

Til tross for at kommunene er kreditor for eiendomsskatten, og også er de som skriver ut skatten, har de kun en begrenset innsynsrett og ingen formell klagerett over eiendomsskattegrunnlagene som de sentrale skattemyndighetene fastsetter.

Skattyter – kraftforetakene har på sin side en lovbestemt rett til innsyn og klage over skattegrunnlagene.

#### **2 Stortingets anmodningsvedtak 28. april 2016**

LVK har siden vedtakelsen av de nye verdsettelsesreglene i 1996 gjentatte ganger anmodet både Finansdepartementet og Stortinget om lovendring. LVK fikk gjennomslag for dette i 2016 da Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak 28. april 2016:

*«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om innsynsrett og klageadgang for kommunene ved fastsettelse av eiendomsskattegrunnlaget for kraftanlegg.»*

I tråd med vedtaket sendte departementet et forslag til regler på høring i desember 2016, og LVK innga høringsuttalelse. I statsbudsjettet for 2018 frarådet imidlertid departementet å innføre regler om innsyns- og klagerett for kommunene, men redegjorde likevel for hvordan reglene kunne utformes dersom det var et ønske om å vedta slike regler.

118417-130/2022-02-25 Vedlegg 1 Innsyns- og klagerett\_LVK

**Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar**

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00

Org.nr : 975 625 117 | Bankgiro: 5024.05 37500 | www.lvk.no

Finansdepartementets fraråding – som kom som ledd i forslag til statsbudsjett for 2018, ble ikke undergitt noen drøftelse, men Stortinget vedtok ikke de nye reglene som var sendt på høring.

### **3 Senere gjentatte anmodninger**

LVK gjentok kravet om innsyn og klagerett for kommunene i forbindelse med sin høringsuttalelse 8. september 2020 om endringer i skatteforvaltningsloven, men regler om innsyns- og klagerett for kommunene er fremdeles ikke vedtatt.

### **4 Kommunene har en åpenbar legitim interesse i å ha både innsynsrett og klagerett**

Kommunene har som skattekreditor et legitimt krav på både innsyn og klagerett over eiendomsskattegrunnlagene som ligger til grunn for kommunenes utskrivning av skatt, og det er et sterkt behov for slike regler.

Storingsflertallet understreket i sine merknader i Innst. 231 L (2015–2016) behovet for bedre kontroll med verdsetting av kraftanlegg og tiltak for mer korrekt skattegrunnlag.

Kommunenes manglende klagerett medfører at kommunene må ta ut søksmål i saker som kunne vært løst ved klage. Manglende innsyn og klagerett medfører derfor sløsing med ressurser både hos kommunene og i domstolene.

Det er på høy tid at Storingsflertallets anmodning nå følges opp. Kommunenes rettslige stilling ble styrket ved grunnlovfesting av det lokale selvstyret i Grunnloven § 49 i mars 2016. Det er derfor oppsiktsvekkende at Stortingets klare anmodning ikke er fulgt opp av departementet.

At kommunene ikke er gitt innsyn og klagerett er videre på tvers av Europarådets Charter om lokalt selvstyre fra 1985, som Norge har ratifisert. Her fremgår det i art 9 (3):

*«En viss andel av de ressurser lokale myndigheter disponerer skal stamme fra lokale skatter og gebyrer som de selv innenfor lovens grenser har myndighet til å fastsette satsene for.»*

Det er meningsløst at kommunene ikke skal ha rett til å se grunnlaget for den skatten de selv har en lovbestemt rett til å skrive ut.

LVK ber om at anmodningsvedtaket følges opp og at forslaget fra 2016 vedtas slik at rett til innsyn og klage over eiendomsskattegrunnlaget for kraftanlegg lovfestes for kommunene.



Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

## VEDLEGG 2

### **Eiendomsskatt på kraftanlegg - Grunnrenteskatten bør ikke gå til fradrag i eiendomsskattegrunnlaget**

Grunnrenteskatten er en statlig skatt, men påvirker kommunenes eiendomsskatteinntekter fordi den kommer i fradrag i eiendomsskattegrunnlaget. Eiendomsskatten kommer også til fradrag i grunnrenteskatten. Konsekvensen av høy grunnrenteskatt, er lavere eiendomsskatt, og lavere eiendomsskatt gir igjen høyere grunnrenteskatt.

Det er særlig to forhold som gir grunnlag for endringer i reglene:

*For det første* den vedtatte endringen i grunnrenteskatten med virkning for inntektsåret 2021 med overgang til kontantstrømskatt for nye vannkraftprosjekter som innebærer at kraftforetakene kan utgiftsføre investeringskostnadene umiddelbart. I forlengelsen av dette er det også vedtatt endringer i grunnrenteskatten for å håndtere samvirking med selskapskatten som blant annet innebærer en satsøkning fra 37 pst til 47,4 pst.

LVKs hovedinnvending mot endringene da de ble foreslått var at de økonomiske konsekvensene for kommunene ikke er avklart. Solberg-regjeringen skrev at man «antar» at konsekvensene på lengre sikt vil være omtrent provenynøytrale. LVK kan ikke se at dette er korrekt. Det er åpenbart at kommunenes eiendomsskatt vil bli varig lavere når investeringsperioden er over, som følge av at grunnrenteskatten da vil øke. Reduksjonen i eiendomsskatt vil imidlertid ikke bli motsvart av en høyere eiendomsskatt i investeringsperioden som følge av at grunnrenteskatt i denne perioden er lav fordi:

- Regelen om maksimumsverdi for eiendomsskatt på 2,74 kr/KWh setter et tak for hva kommunene kan få i eiendomsskatt i perioden med lav grunnrenteskatt (investeringsperioden).
- Etter investeringsperioden øker grunnrenteskatten. Tidsperioden med økt grunnrenteskatt vil være vesentlig lengre enn investeringsperioden som forutsetningsvis kun varer noen få år.

Effekten med varig lavere eiendomsskatteinntekter til kommunene som følge av omleggingen av grunnrenteskatten til en kontantstrømskatt, var ikke tilsiktet av lovgiver. Den var heller ikke ønsket av kraftbransjen. Denne utilsiktede virkningen kan unngås ved å endre bestemmelsen i skatteloven § 18-

118417-130/2022-02-25 Vedlegg 2 Notat endring grunnrenteskatt\_LVK

Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00  
Org.nr : 975 625 117 | Bankgiro: 5024 05.37500 | www.lvk.no

5 første ledd annen setning, slik at adgangen til å trekke fra grunnrenteskatten i eiendomsskattegrunnlaget fjernes.

Grunnrenteskatten er en overskuddsbasert skatt og endringen til en kontantstrømskatt er et ytterligere argument for at grunnrenteskatten, på samme måte som selskapskatten, ikke bør kunne trekkes fra i eiendomsskattegrunnlaget.

Det andre forholdet som tilsier en endring av reglene, er de høye kraftprisene. Høye kraftpriser vil føre til høy grunnrenteskatt, noe som vil gi lavere eiendomsskatt til kommunene, som rammes av makstaket, jf. eiendomsskatteoven § 8 B-1 (4).



Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

### **VEDLEGG 3**

#### **Behov for lovendring: verdsettelse av nye kraftanlegg må baseres på hele driftsår**

Kraftanlegg under bygging og kraftanlegg som er i drift verdsettes etter ulike regler:

- For kraftanlegg i drift skal formuesverdien beregnes til en *avkastningsverdi* etter reglene i skatteloven § 18-5 første til fjerde ledd. Avkastningsverdien fastsettes etter en beregning av kraftanleggets netto overskudd.

- For kraftanlegg under bygging følger det av skatteloven § 18-5 sjette ledd at verdien skal settes til *investert kapital*, dvs. hvor mye man har bygget for per 1. januar i skatteåret.

Skatteloven § 18-5 regulerer ikke uttrykkelig hvordan verdsettelsen skal foretas det året kraftanlegget går fra å være under bygging til å settes i drift.

Borgarting lagmannsrett kom i Skarg-saken i dom 21. juni 2019 til at regelen om avkastningsverdi i skatteloven § 18-5 første til fjerde ledd kommer til anvendelse selv om kraftanlegget var satt i drift sent på året. En konsekvens av dette er at verdsettelsen fastsettes på grunnlag av en produksjon som er lavere enn hva man normalt ville hatt med et helt driftsår. Det medfører at avkastningsverdien det første året ikke er representativ for kraftanleggets markedsverdi. Den lave verdien gir ikke bare lavere skatt i oppstartsåret, men også de etterfølgende årene ettersom avkastningsverdiregningen baseres på et rullerende snitt på fem år.

Lagmannsretten erkjente at resultatet ville «påvirke skattegrunnlaget i klar negativ retning det aktuelle året og merkbart de påfølgende årene», men uttalte at det «[...] må være opp til lovgiver eventuelt å vurdere om regelen skal endres».

LVK mener som lagmannsretten at loven bør endres slik at det for nye kraftanlegg kun er *hele driftsår* som tas i betraktning ved verdsettelsen etter skatteloven § 18-5 første til fjerde ledd. Det innebærer at verdsettelsen skal baseres på investert kapital dersom ikke kraftanlegget var satt i drift 1. januar i inntektsåret. Det innebærer at avkastningsverdien først legges til grunn for kraftverkets første hele driftsår.

118417-130/2022-02-25 Vedlegg 3 Lovendring eiendomsskatt nye kraftanlegg\_LVK

#### **Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar**

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00

Org.nr.: 975 625 117 | Bankgiro: 5024.05.37500 | www.lvk.no

Dette vil også være i samsvar med hovedregelen for hvilket tidspunkt som skal legges til grunn for skatteplikten, jf. eiendomsskatteloven § 4 første setning hvor det heter at «*Eigedomsskatt vert skriven ut på dei faste eigedomane ut frå tilhøva den 1. januar i skatteåret*».

LVK foreslår følgende presisering i skatteloven § 18-5 (1) (forslag til ny ordlyd er markert med rødt):

*«Kraftanlegg som er satt i drift 1. januar i inntektsåret verdsettes til antatt salgsverdi pr. 1. januar i fastsettingsåret ved taksering av fremtidige inntekter og utgifter over ubegrenset tid. [...]*»

LVK foreslår følgende presisering i skatteloven § 18-5 (6) (forslag til ny ordlyd er markert med rødt):

*«Formue i et kraftanleggs anleggsdeler som ikke er satt i drift 1. januar i inntektsåret, settes lik investert kapital pr. 1. januar i skattefastsettingsåret.»*





Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

#### **VEDLEGG 4**

### **Eiendomsskatt på kraftanlegg - Kun driftsmidler i selve produksjonsprosessen bør inngå ved beregningen av formuesverdien etter skatteloven § 18-5**

#### **1 Bakgrunn**

I forbindelse med kraftskattereformen ble grensesnittet mellom hva som skal anses som *nettanlegg*, som verdsettes etter reglene i eiendomsskatteloven til teknisk verdi, og hva som var *kraftanlegg*, som verdsettes etter skatteloven etter en avkastningsverdiberegning, videreført. Grensesnittet som hadde eksistert siden 1960-tallet ble lovfestet i skatteloven § 18-1 a:

*«Med kraftanlegg menes kraftstasjonen med tilhørende reguleringsanlegg eller andel i slike, men unntatt fjernledninger og fordelingsanlegg».* (Understreket her)

Ifølge forarbeidene, som henviser til tidligere rundskriv 400<sup>1</sup>, gikk grensesnittet ved generatorklemme for opp-transformering til overføringsspenning.

Tilsvarende ble det også lovfestet hvilke *driftsmidler* som skulle være fradragsberettiget i kraftanleggsformuen, jf. skatteloven § 18-5 (4) hvor det het:

*«(4) Fradraget etter første ledd for fremtidige kostnader til utskifting av driftsmidler gis for driftsmidler i kraftanlegget som i henhold til skattemessige avskrivningsregler må anses å ha begrenset levetid. Gjenstående levetid for driftsmiddel som er i bruk i kraftanlegget, settes til gjenstående skattemessig levetid for driftsmidlet som følger av §§ 18-6 første ledd og 14-43 første ledd ...»* (Understreket her)

Høyesterett ga i SKS-dommen i 2015 (Rt-2015-1054) Gildeskål kommune med LVK som partshjelper medhold i at såkalte *produksjonsrelaterte nettanlegg* skulle verdsettes og eiendomsbeskattes som selvstendige skatteobjekt – dvs. som nettanlegg - og ikke som en del av kraftanlegget etter skatteloven § 18-5. Det samme gjaldt etter Høyesteretts syn andre bygg og anlegg som ikke hadde en «direkte

---

<sup>1</sup> Riksskattestyrets rundskriv 400 av 21. juni 1965, Beskatning av elektrisitetsverker, bilag 1

*funksjon i den løpende kraftproduksjonen». I SKS-saken var det konkret tale om en hytte på fjellet, to garasjer og et administrasjonsbygg, i tillegg til produksjonslinjene.*

Oslo tingrett kom til samme resultat i dom 14. juni 2021 (sak 20-167175TVI-OTIR/04 og 20-186497TVI-OTIR/04), hvor Bremanger kommune mfl. og LVK som partshjelper fikk medhold i at det kun er driftsmidler som har en direkte funksjon i den løpende kraftproduksjonen som skal inngå ved beregningen av fradraget for fremtidige utskiftningskostnader etter skatteloven § 18-5 fjerde ledd slik bestemmelsen lød til og med skatteåret 2018.

## 2 Lovendringen som trådte i kraft 1. januar 2019

Som ledd i statsbudsjettet for 2018 fremmet Solberg-regjeringen forslag til endring av loven, med virkning for inntektsåret 2017. De nye reglene gjorde delvis om på Høyesteretts konklusjon i SKS-dommen, og innebærer at produksjonsrelatert nett som er eid av kraftprodusenter fra og med 2019 verdsettes og eiendomsbeskattes helt eller delvis som en del av kraftanleggene de er tilknyttet. Skatteloven § 18-1 a ble endret slik:

*«Med kraftanlegg menes kraftstasjonen med tilhørende reguleringsanlegg eller andel i slike, men unntatt fjernledninger og fordelingsanlegg. Produksjonslinjer skal likevel regnes som en del av kraftanlegget.» (Understreket her)*

Ved lovendringen er det videre oppstilt et vilkår om eierskap - som innebærer at produksjonslinjer som er eid av andre enn kraftverkseier, ikke inngår i kraftanlegget. Dette er etter LVKs syn i strid med objektivitetsprinsippet og kravet til likebehandling som gjelder for eiendomsskatteformål. Videre innebærer lovendringen at produksjonslinjer kun skal inngå i kraftanlegget i den grad linjen brukes til innmating. Det vil si at dersom linjen brukes til flere formål, er det kun den andelen som benyttes til innmating som skal inngå i kraftanlegget.

Samtidig fremmet Solberg-regjeringen forslag om at ordlyden i skatteloven § 18-5 (4) skulle endres slik:

*«(4) Fradraget etter første ledd for fremtidige kostnader til utskifting av driftsmidler gis for driftsmidler som er knyttet til kraftproduksjonen, jf. § 18-3 tredje ledd, bokstav a. nr. 3, når disse i henhold til skattemessige avskrivningsregler må anses å ha begrenset levetid. Driftsmiddel som nevnt i foregående punktum kan bare verdsettes særskilt med den andel av driftsmiddelet som ikke er knyttet til kraftproduksjonen. Dette gjelder likevel ikke for driftsmiddel som ligger i en annen kommune enn kraftanlegget. Gjenstående levetid for driftsmiddel som er i bruk i kraftanlegget, settes til gjenstående skattemessig levetid for driftsmidlet som følger av §§ 18-6 første ledd og 14-43 første ledd» (Understreket her)*

Av dette fremgår at mens det tidligere var et vilkår at det var tale om driftsmidler i kraftanlegget, er situasjonen nå at det er tilstrekkelig at det er tale om driftsmidler som er knyttet til kraftproduksjonen. I forbindelse med lovendringen ble også eiendomsskatteoven § 8 B-1 endret slik at driftsmidler som er knyttet til kraftproduksjonen, men ikke inngår i kraftanlegget, kun kan skattlegges separat med eiendomsskatt for andelen av driftsmiddelet som ikke er knyttet til kraftproduksjonen. Driftsmidler

som er knyttet til kraftproduksjonen uten å være del av kraftanlegget kan imidlertid fremdeles eiendomsbeskattes separat fullt ut dersom de ligger i en annen kommune enn kraftanlegget.

### **3 Lovendringene bør reverseres**

Lovendringene har etter hva LVK og kommunene erfarer skapt et svært uklart grensesnitt for hvilke produksjonslinjer og driftsmidler som skal anses som en del av kraftanlegget og inngå ved beregningen av fradraget for fremtidige utskiftningskostnader.

Lovendringene har også medført betydelig større reduksjoner i eiendomsskattegrunnlagene enn det som var anslått fra departementets side.

LVK og kommunene mener at lovendringene må reverseres slik at grensesnittet mellom nett og produksjon blir det samme som det har vært siden før 1965 og frem til 2019, se tidligere grensesnitt.

Videre mener LVK og kommunene at kun driftsmidler som inngår i selve produksjonsprosessen bør inngå i grunnlaget etter skatteloven § 18-5 fjerde ledd. Andre driftsmidler som ikke har en direkte funksjon i kraftproduksjonen, bør ikke kunne trekkes fra og redusere kraftanleggets eiendomsskattegrunnlag. Lovendringene bør mao. reverseres.





Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

## **VEDLEGG 5**

### **Kommunene må få tilbake søksmålskompetansen i saker om naturressursskatt**

Kommunene er kreditor for naturressursskatten, jf. skatteloven § 18-2. Tidligere hadde kommunene søksmålskompetanse for denne skatten, hjemlet i ligningsloven. I forbindelse med vedtakelsen av skatteforvaltningsloven i 2017 *mistet* imidlertid kommunene søksmålsadgangen om naturressursskatten. Dette var ikke tilsiktet fra lovgivers side – endringen var ikke problematisert i forarbeidene og det var følgelig heller ikke utredet hvilke konsekvenser dette ville ha for kommunene. Det følger av dette at kommunenes søksmålskompetanse bortfalt ved en glipp da man erstattet ligningsloven med skatteforvaltningsloven.

Manglende søksmålskompetanse medfører at kommunene *ikke har noen muligheter* til å kontrollere eller angripe gyldigheten av beregningsgrunnlaget, verken ved klage eller søksmål. LVK krever at søksmålsadgangen gjeninnføres, og har bedt om en presisering av dette i skatteforvaltningsloven. Presiseringen kan inntas i skatteforvaltningsloven § 15-2 tredje ledd (forslag til ny ordlyd markert med rød skrift):

*«Kommunestyret kan ved søksmål få prøvd vedtak som gjelder spørsmål av betydning for utskrivningen av eiendomsskatt. Kommunestyret kan også få prøvd den skattepliktiges fastsetting av skattegrunnlaget for kraftforetak som har betydning for utskrivningen av eiendomsskatt. Kommunestyret kan også ved søksmål få prøvd grunnlaget for fastsetting av naturressursskatt etter skatteloven § 18-2.»*

Det er de samme hensyn som gjør seg gjeldende ved utskrivning av naturressursskatt, som ved utskrivning av eiendomsskatt.

Kommunene bør som skattekreditor også gis innsyn og klagerett over grunnlaget for naturressursskatten (se vedlegg 1 til brev av 25. februar 2022). Selv om naturressursskatten beregnes på grunnlag av de siste syv års kraftproduksjon, som er ment å sikre kommunen stabile skatteinntekter, opplever LVKs medlemskommuner at naturressursskatten kan variere betydelig fra år til år. Kommunene har som kreditor for naturressursskatten direkte interesse i at naturressursskatten er fastsatt korrekt, og det er følgelig behov for innsyn i beregningsgrunnlaget slik at kommunene kan kontrollere skattefastsettingen. For å unngå søksmål i saker som kunne vært løst ved klage, bør kommunene også gis klageadgang over naturressursskatten.

118417-130/2022-02-25 Vedlegg 5 - Søksmålskompetanse naturressursskatt\_LVK

**Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar**

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00

Org nr.: 975 625 117 | Bankgiro: 5024.05.37500 | www.lvk.no





Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

## **VEDLEGG 6**

### **Behov for presiseringer i skatteforvaltningsloven – varsel om søksmål og beregning av søksmålsfrist**

#### **1 Innledning**

Det er behov for følgende presiseringer i skatteforvaltningsloven:

- Kommunene må varsles ved søksmål fra skattyter, jf. punkt 2 nedenfor.
- Utgangspunktet for beregningen av kommunenes søksmålsfrist etter skatteforvaltningsloven § 15-4 første ledd, jf. punkt 3 nedenfor.

#### **2 Varsel til kommunene ved søksmål fra skattyter**

Det følger av skatteforvaltningsloven § 15-2 fjerde ledd at den avgjørelsen retter seg mot skal varsles om søksmål fra departementet eller kommunen. Det bør på tilsvarende vis gis en uttrykkelig hjemmel om at kommunene skal varsles ved søksmål fra den skattepliktige om verdsetting av kraftanlegg, slik at kommunen gis anledning til å ivareta sine rettigheter som skattekreditor for eiendomsskatten.

Dette ble også tatt opp i LVKs høringsuttalelse 8. mars 2017 i forbindelse med spørsmål om å gi regler om kommunenes innsyns- og klagerett. I Prop. 1 LS (2017-2018) punkt 41.6.3 uttaler departementet at det er enig med LVK i at kommunen bør varsles dersom den skattepliktige går til søksmål. Departementet foreslo et nytt femte ledd i skatteforvaltningsloven § 15-2 som lød slik:

*«Kommunen skal varsles dersom andre går til søksmål om vedtak som har betydning for utskrivningen av eiendomsskatt».*

LVK slutter seg til dette forslaget.

#### **3 Presisering av utgangspunktet for beregningen av kommunenes søksmålsfrist**

Søksmålsfristen for kommunene beregnes etter hovedregelen i skatteforvaltningsloven § 15-4 første ledd fra «vedtaket ble sendt den skattepliktige». Reguleringen passer ikke for beregningen av kommunenes frist i de tilfelle skattegrunnlaget er basert på skattepliktiges egenfastsetting av

118417-130/2022-02-25 Vedlegg 6 Presiseringer skatteforvaltningsloven\_LVK

**Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar**

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00

Org.nr.: 975 625 117 | Bankgiro: 5024 05.37500 | [www.lvk.no](http://www.lvk.no)

skattegrunnlaget. I de tilfellene verdsetting av kraftanlegg følger av skattekontorets vedtak, vil ikke kommunen ha noen informasjon om når «vedtaket ble sendt den skattepliktige». Dette ble tatt opp av LVK i høringsuttalelsen 8. mars 2017, og departementet slutter seg til LVKs vurdering i Prop. 1 LS (2017-2018) punkt 41.6.3. Departementet foreslo følgende regulering i skatteforvaltningsloven § 15-4 første ledd annet punktum:

*«Søksmål som nevnt i § 15-2 tredje ledd annet punktum, må reises innen seks måneder etter at melding om verdsettingen ble sendt kommunen.»*

Skatteetaten har fra og med skatteåret 2019 gått over til en løsning med elektronisk distribusjon av eiendomsskattelistene til kommunene. Forutsatt at kommunenes eiendomsskattekontor får varsel ved endring av skattegrunnlagene, kan søksmålsfristen etter LVKs syn reguleres slik i skatteforvaltningsloven § 15-4 første ledd annet punktum:

*«Søksmål som nevnt i § 15-2 tredje ledd, må reises innen seks måneder etter at melding om verdsettingen ble sendt kommunen ved eiendomsskattekontoret.»*





Til Finansdepartementet

Deres ref:

Vår ref: 118417-130

Oslo, 25. februar 2022

## **VEDLEGG 7**

### **Statnett III-dommen: eiendomsskatteloven må presiseres slik at det klart fremgår at det er netteier og ikke grunneier som skal betale skatt på grunn som netteier trenger for linjefremføring**

#### **1 Problemstilling**

Borgarting lagmannsrett har i dom 11. oktober 2021 – under tvil - kommet til at det ikke kun er Statnett, men også grunneier som skal svare skatt på grunn som Statnett har ervervet rett til for sin linjefremføring. Dommen er ikke rettskraftig.

Dommen er på tvers av en fast og langvarig praksis. Grunneier har aldri tidligere betalt skatt på grunn under linjene. Det vil skape store administrative utfordringer og kreve store ressurser i kommunene om skatten som tidligere er skrevet ut på Statnett må fordeles på den enkelte grunneier. For grunneier fremstår det som urimelig å måtte svare skatt som utløses av Statnetts kraftlinjer, og som utelukkende er en ulempe for grunneier. For Statnett kan resultatet bli at selskapet uansett må betale et beløp som tilsvarer skattebeløpet, ettersom grunneierne vil kunne fremme krav om etterskjønn og erstatning.

For å unngå at kostnadene til administrasjon, klager og etterskjønn overstiger skattebeløpet, ber LVK og kommunene om at regjeringen i forbindelse med revidert budsjett eller som egen lovsak foreslår en lovpresisering om at det er *netteier* som må betale eiendomsskatt på linjene, og at dette også inkluderer grunn under linjene.

#### **2 Sakens bakgrunn**

##### **2.1 Klagesakene**

Statnett har påklaget utskrivningen i om lag 200 kommuner. Klagen gikk i første omgang ut på at verdien på grunn under linjene var satt for høyt. Senere endret Statnett sine anførsler og hevdet at det er grunneier og ikke Statnett som skal betale den delen av skatten som gjelder grunn under linjene.

118417-130/2022-02-25 Vedlegg 7 Eiendomsskatt grunn under kraftlinjer\_LVK

**Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar**

Akersgaten 30 | Pb 1148 Sentrum, NO-0104 Oslo | Tel: (+47) 99 11 99 00

Org.nr.: 975 625 117 | Bankgiro: 5024 05 37500 | www.lvk.no

Statnett fikk ikke medhold av klagenemndene i sine klager, og gikk da til søksmål mot tre tilfeldig valgte kommuner - Ås, Sauda og Suldal. De tre kommunene som ble plukket ut ble gjort til part i Statnetts pilotsak - som blant annet omhandler hvem som skal anses som skattedebitor til grunn.

## 2.2 Tidligere praksis

Det foreligger etter kommunenes syn, noe lagmannsretten sluttet seg til - en fast og langvarig kommunal praksis om at det er Statnett og ikke grunneier som skal betale skatt på grunn som Statnett har ervervet fremføringsrett over. Eiendomsskatt på kraftlinjer inkludert nødvendig grunn har alltid vært skrevet ut på og betalt av eieren av nettet, ikke grunneier.

## 2.3 Domstolenes vurdering

Kommunene vant fullt ut Oslo tingrett, jf. dom 29. september 2020, og kommunene ble tilkjent fulle sakskostnader. Retten var ikke i tvil om resultatet.

Også Borgarting lagmannsrett kom i sin dom 11. oktober 2021 til at grunn skal inngå i taksten og at Statnett tidligere har betalt skatt for grunn. Lagmannsretten kom likevel - riktignok under tvil - til at *både* Statnett og grunneier er skattedebitor for grunn. Ingen av partene ble tilkjent sakskostnader. Lagmannsrettens dom er ikke rettskraftig. Begge parter har anket dommen inn for Høyesterett.

Lagmannsrettens dom innebærer at deler av eiendomsskatten på Statnetts nettanlegg skyves over på grunneierne langs linjen. Statnett skal fortsatt betale skatt på anlegget inklusiv grunn som Statnett har ervervet eiendomsrett til, men dersom grunneier kan utnytte grunnen på tross av byggeforbudet, skogrydding mv., så er det lagmannsrettens oppfatning at det er *grunneier* som skal svare skatt for grunnen. En slik løsning krever store ressurser med hensyn til befarings- og kompliserte fordelingsregler – og kan ikke ha vært tilsiktet fra lovgivers side.

Det fremgår av dommen at lagmannsretten er enig med kommunene i

- at det er riktig å inkludere grunnen i takstene,
- at det er nettanlegget som utløser skatt på grunnen,
- at lovens ordlyd og systematikk tilsier at eier av anlegget skal betale skatt også for grunnen,
- at Statnetts rettigheter er stedsevarig (evigvarende), samt
- at det gir en dårlig regel om skatten skal fordeles på grunneierne.

I lagmannsrettens dom fremgår det videre at

*«Dersom grunneier blir ansvarlig for den del av eiendomsskatten utløst av anlegget som faller på grunnen, vil langt flere subjekter bli debitorer for eiendomsskatten enn om Statnett er eneste debitor for hele anlegget. Dette er et tungtveiende reelt hensyn for at Statnett bør være eneste debitor. (...)*

*I den utstrekning grunneier stilles overfor en skattekostnad som tidligere erstatningsfastsettelse ikke har tatt høyde for, kan dette virke konflikt drivende og utløse krav om etterskjønn.*

*Selv om det derfor er tungtveiende grunner som tilsier at Statnett burde være eiendomsskattepliktig alene for den skatt som utløses av dets ledningsnett, ..... finner lagmannsretten ikke at dette gir grunnlag for å fravike det lagmannsretten oppfatter som lovens løsning, nemlig at grunneier og Statnett begge er debitorer for den eiendomsskatten som utløses av ledningsnettet. En endring må det være opp til lovgiver å beslutte.» (Understreket og uthevet her)*

### 3 Behovet for en lovpresisering – begrunnelse

Selv om saken er anket til Høyesterett ber LVK og kommunene om at det foretas en lovpresisering så raskt som mulig. Dette fordi kommunene skriver ut eiendomsskatt årlig. En lovpresisering nå vil ha betydning for utskrivningen i årene fremover.

Behovet for en opprydding begrunnes i følgende:

For det første er det urimelig overfor de grunneierne som har måttet avstå grunn til Statnetts kraftlinjer at de skal måtte betale skatt på grunn som utløses av Statnetts linjer. For eksisterende linjer er det på det rene at grunneier ikke har fått ulempeerstatning som følge av at linjefremføringen vil utløse eiendomsskatt på grunn. Og for nye kraftlinjer er det åpenbart at den lokale motstanden mot ny og nødvendig infrastruktur vil bli enda større enn i dag, dersom grunneierne i tillegg til de øvrige ulemper som følger med at areal båndlegges til Statnetts kraftlinjer - også må betale skatt som utløses av linjen.

For det andre vil det i vesentlig grad komplisere utskrivningen av eiendomsskatt på kraftlinjer, og de administrative kostnadene vil overstige hva kommunene får inn i skatt på linjer. Eiendomsskatten på kraftlinjer er i NOU 2012:9 opplyst å være svært beskjeden. Dersom skatten på grunn skal fordeles på alle grunneierne langs deres linjer, vil takseringsarbeidet bli svært omfattende. Det finnes ingen regler for hvordan dette skal gjøres. I mange kommuner vil det være tale om å fordele skatten på flere hundre grunneiere, i tillegg til Statnett.

***Det er behov for en lovpresisering om at det er eier av anlegget som skal betale skatt på grunn som er nødvendig for og utløses av anlegget.***

En slik presisering kan gjøres på flere måter; – det kan gjøres *verbalt* ved at stortinget klargjør at lovgivers intensjon hele tiden har vært at eieren av kraftnettet også betaler skatt på nødvendig grunn til anlegget, - eller det kan gjøres ved en presisering av eiendomsskatteloven § 8A-2 andre ledd ved å ta inn en setning avslutningsvis:

*«Verdet av vindkraftverk, kraftnettet og anlegg omfatta av særskattereglane for petroleum skal setjast til teknisk verdi, eller avkastningsverdi når det gir best uttrykk for verdet. Det er eier av anlegget som skal betale skatt for grunn som er nødvendig for og utløses av anlegget.»*



Beiarn Kommune

07.03.2022

8110 Moldjord

Sigm Trolli & Sønn AS

v/ Torfinn Trolli

Vestre Belarvelen 1036

8114 Tollå

### Kompetanseheving hos Sigm. Trolli & Sønn AS

På bakgrunn av situasjonen med COVID og sykemeldinger ser vi et akutt behov for å skolere en av våre ansatte på bilverkstedet.

For å blant annet kunne være stedfortreder for verksmester samt kunne ta unna periodiske kjøretøykontroller på kundebiler, ønsker vi at enda en av våre ansatte skal kunne bli godkjent som kontrollør.

For dette trenger han kurset Fullstendig grunnopplæring, Lette kjøretøy 60 timer.

Vi driver som kjent et godkjent bilverksted i Beiarn Kommune, søker på bakgrunn av dette om midler til kurser og sertifikater.

Dette kurset påberegnes å koste ca kroner 29000,-

I tillegg er ikke kurset i nærmeste nærområde så vi beregner ca 10.000,- i reiseutgifter.

Vi regner med en totalsum på ca kr 40.000

For å opprettholde status som kontrollorgan for Statens Vegvesen, behøver vi at alle stedfortrederne i bedriften har alle papirene i orden.

Vi håper at kommunen ser verdien at oppetiden og at de finner midler til å hjelpe oss snarest.

Mvh



Torfinn Trolli

Sigm Trolli & Sønn AS

Epost; [sigm.tro@gmail.com](mailto:sigm.tro@gmail.com)

Beiarn Kommune		
Ansaksnr.	Dok.nr.	Reg.nr./Ar
22/133	1	1194/22
07 MAR 2022		
Ark.kode P	Sigm. Trolli og Sønn	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh.	BB
Kassasjon	Gradering	



# REGJERINGSADVOKATEN

Saksnummer:  
21-167591ASK-HALO

Oslo, 07.03.2022  
2021-0686 AB/AB

## Ankeerklæring til Høyesterett

**Ankende parter:** Staten v/Landbruks- og matdepartementet  
Postboks 8007 Dep  
0030 OSLO

Statskog SF  
Postboks 63 Sentrum  
7810 NAMSOS

**Prosessfullmektig:** Regjeringsadvokaten  
v/advokat Anders Blakstvedt  
Postboks 8012 Dep  
0030 OSLO

**Ankemotparter:** Beiarn kommune  
Nedre Beiarnvegen 906  
8110 MOLDJORD

Bardu kommune  
Postboks 401  
9365 BARDU

**Partshjelper:** Utmarkskommunenes sammenslutning  
Postboks 1148 Sentrum  
0104 OSLO

**Prosessfullmektiger:** Advokat Caroline Lund  
Advokatfirmaet Lund & Co DA  
Postboks 1148 Sentrum  
0104 OSLO

Beiarn Kommune		
Ar/Saksnr.	Dok.nr.	Reg.nr./Ar
20/930	41	1219/22
08 MAR 2022		
Ark.kode P	020	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh.	OPN
Kassasjon	Gjeldning	

## 1 INNLEDNING

Beiarn kommune og Bardu kommune («kommunene») reiste ved stevning 2. juli 2021 søksmål ved Salten og Lofoten tingrett mot Staten v/Landbruks- og matdepartementet. Det ble krevd dom for at fjellova kommer til anvendelse for opprinnelig statsgrunn i de to kommunene, at kommunene har kompetanse til å oppnevne fjellstyre, og at kommunenes to vedtak om oppnevning av fjellstyre er gyldig.

Staten la i tilsvaer 23. august 2021 ned prinsippal påstand om avvisning av saken på grunne av manglende rettslig interesse og subsidiaer påstand om frifinnelse. Ved saksøkernes prosesskriv 5. oktober 2021 ble de samme kravene også rettet mot Statskog SF. Sistnevnte innga tilsvaer 6. oktober 2021 med påstand om at saken avvises, subsidiaert at Statskog SF frifinnes.

I prosesskriv 7. oktober 2021 utvidet kommunene påstanden med et nytt punkt 4 og et nytt punkt 8 om at Statskog SF ikke har rett til å kreve beiteavgift/leieavgift for utvisning av tilleggsjord til allmenningsberettigede med beiterett i de to kommunene. Etter utvidelsen lyder kommunenes påstand slik:

1. *Fjellogen kommer til anvendelse for opprinnelig statsgrunn i Beiarn kommune anvist i vedlagt kart til stevningen.*
2. *Beiarn kommune har kompetanse til å oppnevne fjellstyre*
3. *Beiarn kommunes vedtak 21. juni 2017 om oppnevning av fjellstyre er ikke ugyldig.*
4. *Statskog SF har ikke rett til å kreve beiteavgift/leieavgift for utvisning av tilleggsjord til allmenningsberettigede med beiterett i Beiarn kommune.*
5. *Fjellogen kommer til anvendelse for opprinnelig statsgrunn i Bardu kommune anvist i vedlagt kart til stevningen.*
6. *Bardu kommune har kompetanse til å oppnevne fjellstyre*
7. *Bardu kommunes vedtak 28. juni 2017 om oppnevning av fjellstyre er ikke ugyldig.*
8. *Statskog SF har ikke rett til å kreve beiteavgift/leieavgift for utvisning av tilleggsjord til allmenningsberettigede med beiterett i Bardu kommune.*
9. *Beiarn og Bardu kommuner tilkjennes sakens kostnader.*

Salten og Lofoten tingrett avsa 7. oktober 2021 kjennelse med slik slutning:

1. *Sak 21-097527 TVI-TSOL/TBOD avvises.*
2. *I sakskostnader for tingretten betaler Bardu kommune og Beiarn kommune Staten ved Landbruks- og matdepartementet kr 46 400 – kronerførtisekstusenfirehundre innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av kjennelsen.*

Etter ankebehandling avsa Hålogaland lagmannsrett kjennelse 7. februar 2022 med slik slutning:

1. *Søksmålet fremmes for så vidt gjelder påstanden om at fjellova kommer til anvendelse for opprinnelig statsgrunn i Beiarn kommune.*
2. *Søksmålet fremmes for så vidt gjelder påstanden om at fjellova kommer til anvendelse for opprinnelig statsgrunn i Bardu kommune.*



3. Påstanden om at Beiarn kommune har kompetanse til å oppnevne fjellstyre, avvises.
4. Påstanden om at Bardu kommune har kompetanse til å oppnevne fjellstyre, avvises.
5. Påstanden om at Beiarn kommunes vedtak om oppnevning av fjellstyre ikke er ugyldig, avvises.
6. Påstanden om at Bardu kommunes vedtak om oppnevning av fjellstyre ikke er ugyldig, avvises.
7. Påstanden om at Statskog SF ikke har rett til å kreve beiteavgift/leieavgift for utvisning av tilleggsjord til allmenningsberettigede med beiterett i Beiarn kommune, avvises.
8. Påstanden om at Statskog SF ikke har rett til å kreve beiteavgift/leieavgift for utvisning av tilleggsjord til allmenningsberettigede med beiterett i Bardu kommune, avvises.
9. Sakskostnader tilkjennes ikke for tingretten eller lagmannsretten

Ankende parters syn er at også kommunenes krav om dom for at fjellova kommer til anvendelse må avvises. Lagmannsretten kjennelse påankes derfor for så vidt gjelder slutningens punkt 1, 2 og 9.

Anken gjelder lovforståelsen, jf. tvisteloven 30-6 bokstav b.

## **2 SAKENS BAKGRUNN**

### **2.1 Fjellova og dens anvendelsesområde**

Lagmannsretten gir en kort og grei henvisning til reglene fjellova med særlig interesse i vår sak ([lagmannsrettens kjennelse side 8](#)):

*«Fjellova (lov 6. juni 1975 nr. 31) gjelder for statsallmenninger og for annen statsgrunn etter særskilt beslutning av Kongen, jf. fjellova § 1. Fjellstyret er et lokalt styringsorgan for statsallmenninger. Fjellstyret oppnevnes av kommunestyret, jf. fjellovas kapittel III. Utover det er kommunenes rolle i forvaltningen av statsallmenningene avgrenset av fjellovas bestemmelser til å fastsette godtgjørelse til fjellstyrets medlemmer (§ 7), avgi uttalelse til fjellstyrets forslag til nye jakt- og fangstregler (§§ 23, 24, 27), motta fjellstyrets regnskap til orientering (§ 11), og avgi uttalelse til Statskog SF om det skal opprettes ett eller flere fjellstyret i kommuner med flere statsallmenninger (§ 4). Etter § 10 kan fjellstyrets vedtak omgjøres av departementet etter reglene i kapittel VI i forvaltningsloven»*

Det er særlig to kompetanseforhold som bør framheves:

*For det første* at staten kan bestemme at fjellovas regler helt eller delvis skal gjelde for statsgrunn som ikke er statsallmenning. Dette gjelder også statsgrunn i Nordland og Troms, jf § 1 andre ledd:

*«Kongen kan ta avgjørelse om at lova heilt eller delvis skal gjelde også for andre område som tilhører staten.»*

For det andre at kommunestyret skal oppnevne et fjellstyre dersom kommunen har en «statsallmenning» i fjellovas forstand, jf. fjellova § 3.

## **2.2 Generelt om anvendelse av fjellova i Nordland og Troms**

Når det gjelder grunnen til at Nordland og Troms står i en særstilling vises for det til lagmannsrettens kjennelse side 8 og 9 hvor redegjørelsen for dette avsluttes slik ([kjennelsen side 9](#)):

*«Spørsmålet om statsgrunnen i Nordland og Troms kan ansees som statsallmenning og dermed i prinsippet er omfattet av fjellova, har vært gjenstand for diskusjon over tiår. Det er redegjort forholdsvis inngående for dette i NOU 2007:13 Den nye sameretten, kapittel 14.5, og lagmannsretten viser til denne redegjørelsen. Thor Falkanger konkluderer i boka Allmenningsrett (2009), side 156, med at hvorvidt fjellova i prinsippet gjelder i Nordland, inntil videre er et uavklart spørsmål. Lagmannsretten viser også til kapittel 6.2.4 Allmenningane i Nordland og Troms i Sevatdal et. al., op.cit., side 217, som omhandler dommer fra Utmarkskommisjonen for Nordland og Troms.»*

## **2.3 Spørsmålet om kommunene kan oppnevne fjellstyre i medhold av fjellova § 3**

Kommunene har flere ganger varslet at de vil utfordre dagens forvaltningsordning ved å oppnevne fjellstyrer i medhold av fjelloven § 3. Svaret fra statlige myndigheter har alltid vært at de ikke har hjemmel til dette. Det vises til redegjørelsen for dette i stevningen punkt 3 hvor for øvrig behovet for søksmålet beskrives slik ([stevningen side 4](#)):

*«Departementet la til grunn at fjelloven ikke gjelder i Nordland og Troms, og at kommunene « ... ikke har hjemmel til selv å fatte vedtak om at loven skal gjelde for statens grunn i kommunen, eller til å opprette fjellstyre». Kommunene har derfor utvilsomt rettslig interesse i få avklart om fjelloven gjelder i kommunene og om kommunene derfor har kompetanse til å opprette fjellstyrer og om vedtakene fra 2017 om opprettelse av fjellstyre er gyldige.»*

Det framgår av ovenstående at søksmålet utvilsomt er motivert av et ønske om en annen forvaltningsordning. For det andre at kommunene forsøker å oppnå dette ved å få etablert at de har kompetanse og plikt til å oppnevne et fjellstyre – og følgelig at staten ikke har kompetanse til å regulere de aktuelle områdene i medhold av fjellova § 1 andre ledd. Alle påstandene kommunene har formulert synes å ha dette som formål.

### 3 TVISTELOVEN § 1-3

Tvisteloven § 1-3 lyder slik:

*§ 1-3. Søksmålgjenstand, partstilknytning og søksmålssituasjon*

- (1) *Det kan reises sak for domstolene om rettskrav.*
- (2) *Den som reiser saken, må påvise et reelt behov for å få kravet avgjort i forhold til saksøkte. Dette avgjøres ut fra en samlet vurdering av kravets aktualitet og partenes tilknytning til det.*

Dette er tre kumulative vilkår. Søksmålet må gjelde et rettskrav (krav til søksmålgjenstanden), det må foreligge et reelt behov for å avgjøre kravet (krav til aktualitet eller søksmålssituasjonen) og parten må ha tilstrekkelig tilknytning til rettskravet (partstilknytning), jf. også HR-2021-417-P (ACER) avsnitt 121.

Samtidig har Høyesterett påpekt at det i grensetilfelle vil bero på en helhetsvurdering om kravene i § 1-3 er oppfylt, at behovet for å få avgjort kravet er et viktig moment etter både første og andre ledd, og at det kan være en glidende overgang mellom de enkelte vilkårene, jf. HR2018-1463-U (Talma Sameby) avsnitt 23-24. Det fremgår samme sted at begrunnelsen for de tre prosessuelle grunnvilkårene er at saker skal prøves for domstolene i en hensiktsmessig form og på en måte som gjør at domstolene får et forsvarlig avgjørelsesgrunnlag.

Ankende parter er av den oppfatning at kravene som lagmannsretten har fremmet ikke er rettskrav, men derimot krav om hvordan fjellova er å forstå.

Kommunene har uansett ikke et reelt behov for å få dom for at *fjellova* kommer til anvendelse i de områdene som kommunene har kartfestet. Ankende parter er enig i at *fjellova* har regler som kan gjøres gjeldende også for disse områdene. Som framhevet ovenfor framgår det av *fjellova* § 1 andre ledd at «Kongen kan ta avgjerd om at lova heilt eller delvis skal gjelde» og det gjelder også de områdene som kommunene har kartfestet.

### 4 RETTSKRAV

#### 4.1 **Vilkåret «rettskrav» innebærer blant annet at det ikke kan gis dom for hvordan en regel er å forstå**

Krav som reguleres av rettsregler vil som «den klare hovedregel» anses som rettskrav, jf. Ot.prp.nr.51 (2004-2005) s 364. Men som framgår for eksempel i Pedersen og Skoghøy, Grunnleggende sivilprosess (2020) kapittel 4 er det flere unntak fra dette.

Det er sikker rett at det som utgangspunkt ikke kan anlegges søksmål om «abstrakte rettsspørsmål» og at dette *blant annet* innebærer at det ikke kan fremmes krav om dom for hvordan en bestemt regel er å forstå. I HR-2022-486-U avsnitt 16 ble dette uttrykt slik:

«Dette kan imidlertid stille seg annerledes dersom søksmålet likevel ikke er konkretisert og mangler tilknytning til et bestemt faktum. Det kan som utgangspunkt ikke kreves dom for såkalte abstrakte rettsspørsmål, noe som vil omfatte søksmål om hvordan en bestemt regel er å forstå, og søksmål om en gitt regel er i strid med en annen regel. Utvalget viser her til Schei med flere, Kommentartutgave til Tvisteloven, § 1-3 note 2.5, Juridika, revidert 1. september 2021, og de referanser som der er gitt.

I note 2.5 i kommentartutgaven som ankeutvalget viser til står det:

«Domstolene skal løse konkrete tvister basert på et foreliggende faktum og gjeldende rett, jf. prp. side 142. At tvisten skal være konkretisert og knyttet til et bestemt faktum, gir den viktige føring og det utgangspunkt at det ikke kan kreves dom for et abstrakt rettsspørsmål, for eksempel hvordan en bestemt rettsregel er å forstå, om en rettsregel er i strid med en regel av høyere rang eller er i strid med andre regler, for eksempel internasjonale konvensjoner, jf. Rt-1998-87, Rt-1996-500, Rt-1996-282, Rt-1995-1823, Rt-1979-572 (592-593) og Rt-1984-1488.»

#### **4.2 Kommunenes krav om at fjellova kommer til anvendelse på et bestemt geografisk område er et krav om hvordan fjellova er å forstå**

Et krav om dom for at en lov er anvendelig – kommer til anvendelse – på et bestemt tidspunkt eller innenfor et bestemt geografisk område er et krav om hvordan en lov er å forstå.

Kravene som lagmannsretten har fremmet er krav om at fjellova kommer til anvendelse på angitte geografiske områder i kommunene. Dette er ikke rettskrav, men derimot krav om hvordan fjellova er å forstå.

At loven «kommer til anvendelse» på de aktuelle områdene har ingen klar rettsvirkning. Etter ankende parters syn er virkningen av at fjellova er anvendelig at staten har kompetanse til å regulere forvaltningen av utmarksressursene i de aktuelle områdene, jf. fjellova § 1.

#### **4.3 Bemerkninger til lagmannsrettens drøftelse av vilkåret om «rettskrav»**

Lagmannsretten starter helt korrekt med å slå fast at «gjenstanden for søksmålet må være et rettskrav». Men deretter gis det en alt for snever beskrivelse av hva dette innebærer (kjennelsen side 7):

«Dette innebærer «at det forhold som det kreves dom for, må være basert på rettsregler, jf. Pedersen og Skoghøy: Grunnleggende sivilprosess (2020), side 83.»

Også lagmannsrettens konkrete og meget korte drøftelse av om kommunenes krav utgjør rettskrav er basert på en alt for snever forståelse av vilkåret «rettskrav» (kjennelsen side 7):

«Påstanden går ut på at fjellova gjelder for opprinnelig statsgrunn i de to kommunene. Umiddelbart kan det spørres om påstanden gjelder et abstrakt rettsspørsmål, noe man ikke kan få dom for, jf. Pedersen og Skoghøy, op. cit. side 87. Søksmålsgjenstanden må være en konkret og reell rettstvist. Det underliggende rettsforholdet som søksmålet reises

*for å få avklart, er om den opprinnelige statsgrunnen i de to kommunene er statsallmenninger slik at fjellova kommer til anvendelse for denne grunnen. Det er mulig at dette bør tydeliggjøres i påstanden. Lagmannsretten går ikke nærmere inn på det. Etter lagmannsrettens vurdering, dreier det seg om et rettskrav som det kan gis dom for.»*

Riktig nok framgår det av disse setningene at lagmannsretten var klar over unntaket «abstrakt søksmål». Men hva lagmannsretten legger i dette, utover at kravet må gjenspeile en «konkret og reell rettstvist», framgår ikke. Det framgår heller ikke hvorfor lagmannsretten mente det var grunn til å problematisere om kommunenes krav gjelder et «abstrakt rettsspørsmål». Langt mindre at dette var fordi det ikke kan gis dom for hvordan en lov er å forstå. Både drøftelsen og resultatet viser at lagmannsretten har oversett dette.

For øvrig er det verdt å merke seg at det eneste lagmannsretten trekker fram for å begrunne at kommunens krav er et «rettskrav», er at søksmålene er reist for å få avklart et *annet* og *underliggende* rettsforhold. Når det skal vurderes om saksøker har rettslig interesse i å få avgjort kravet er det åpenbart ikke en korrekt tilnærming å vise til søksmålet egentlig er reist for å få avgjort et av kravets *påstandsgrunnlag*.

## **5 REELT BEHOV**

### **5.1 Oversikt**

HR-2022-486-U avsnitt 18:

*«Etter tvisteloven § 1-3 andre ledd er det et vilkår for å fremme søksmålet at saksøkerne påviser «et reelt behov» for å få avgjort kravet i forhold til saksøkte, noe som skal avgjøres «ut fra en samlet vurdering av kravets aktualitet og partenes tilknytning til det.»*

Saksøkeren må «påvise et reelt behov» for å få kravet avgjort, jf. § 1-3 andre ledd. Kommunene har altså bevisbyrden, og i «reelt behov» ligger at den som reiser saken må vise et reelt behov for å få kravet avgjort overfor saksøkte, jf. Ot.prp.nr.51 (2004-2005) s. 365.

### **5.2 Det er enighet om at fjellova har regler som «kommer til anvendelse» i de aktuelle områdene**

Aktualitetskravet innebærer kort og godt for det første at det må være en *reell rettsusikkerhet mellom partene* og for det andre at det må ha en *aktuell betydning for saksøker å få en avklaring*.

Kommunene har lagt ned påstand om at fjellova kommer til anvendelse innenfor nærmere angitte og kartfestede områder. Det er imidlertid ingen uenighet om at fjellova har regler som gjelder for de aktuelle områdene. Uenigheten gjelder *hvilke* av fjellovas kompetanseregler som kan eller må anvendes av henholdsvis staten og kommunene.

Ankende parters syn er at områdene er statsgrunn og at staten *kan* bestemme at fjellovas regler helt eller delvis skal gjelde for disse områdene, jf. fjellova § 1 andre ledd. Dette

bestrides av kommunene. Kommunenes syn er at områdene er statsallmenning og at de har kompetanse og plikt til å oppnevne fjellstyre, jf. fjellova § 3. Dette er imidlertid et annet rettsforhold og kravene om å få dom for dette ble med rette avvist av lagmannsretten.

For ordens skyld understrekes at *vilkåret* for kommunenes kompetanse og plikt til å oppnevne fjellstyre er at det i kommunen eksisterer en statsallmenning i fjellovas forstand. Kommunene har med god grunn verken krevd dom for at et kompetansevilkår er oppfylt eller at de aktuelle områdene er en «statsallmenning» i fjellovas forstand.

### 5.3 Tilknytningen til kravet

Kommunene har understreket kravene om at fjellova kommer til anvendelse gjelder «innbyggernes og de allmenningsberettigedes privatrettslige rettigheter» (kjennelsen side 3). Dette framstår som en fiksjon.

Det er så vidt ankende parter er kjent med ingen uenighet om innhold og omfang i de tingsrettslige rettighetene som er fastslått av Utmarkskommisjonen. Kravene tar uansett ikke sikte på å få avgjort slike spørsmål. Men tilknytningsspørsmålet har liten selvstendig betydning når det faktisk kreves dom for at en lov er anvendelig innenfor et bestemt område, hvilket ikke er rettskrav, og det ikke er noen uenighet om at loven har regler som gjelder for de aktuelle områdene, jf. § 1 andre ledd.

I forlengelsen av dette finner staten grunn til å påpeke at lagmannsretten presiserer at kravene gjelder *andres* privatrettslige rettigheter. Til tross for at det i et slikt perspektiv er snakk om bruksrettigheter og det er Statskog SF som er grunneier har lagmannsretten fremmet kravene også mot *staten*. Det er uansett feil fordi staten ikke har passiv søksmålskompetanse når det gjelder krav som angår tingsrettslige rettigheter på Statskogs grunn.

På den annen side har lagmannsretten likevel tilsynelatende bare vurdert behovet for å få kravene avgjort mot staten – ikke mot Statskog (kjennelsen s. 11):

*«Etter lagmannsrettens vurdering har Beiarn kommune og Bardu kommune tilstrekkelig tilknytning til kravene som reises i søksmålet. Sett hen til kravet, og bakgrunnen for at kravet er reist, har kommunene og de lokale interesser de representerer, et reelt behov for rettsavklaring. De har også et beskyttelsesverdig behov for å få dom overfor staten»*

## 6 HELHETSVURDERINGEN

Etter statens syn tilsier både søksmålgjenstanden og søksmåls situasjonen at kravene avvises.

Som lagmannsretten helt korrekt påpeker er søksmålet reist på grunn av et ønske om å få avgjort noe annet enn kravene som lagmannsretten har fremmet. Det er det «underliggende rettsforholdet» som er bakgrunnen for søksmålet og det underliggende spørsmålet er hvordan utmarksressursene skal forvaltes. Mer presist om fjellova gir kommunene kompetanse og plikt til å oppnevne fjellstyrer, jf. fjellova § 3.

Både kommunene og de beiteberettigede i kommunen kan få det underliggende rettsforholdet avklart på en enkel måte. De beiteberettigede kunne i prinsippet gått til søksmål mot kommunene for å få fastslått at kommunene har en lovbestemt plikt til å opprette et fjellstyre, men dette trenger de jo ikke fordi kommunene har samme syn.

Kommunene kan på grunn av sitt underordningsforhold til staten ikke saksøke staten med krav om å få dom for at de selv har plikt til å opprette fjellstyre, men det har de heller ikke et aktuelt behov for. Kommunene kan i stedet benytte kompetansen som de påberoper seg og oppnevne fjellstyrer. Dersom staten så benytter sin kompetanse til å omgjøre dette etter en lovlighetskontroll kan kommunene angripe statens vedtak, jf. tvisteloven § 1-4a. Kommunene har ikke sannsynliggjort at verken de eller de beiteberettigede har sannsynliggjort at det er nødvendig eller hensiktsmessig å benytte en annen framgangsmåte enn denne.

Statskog SF har uansett ikke passiv søksmålskompetanse i søksmål angående kommunenes kompetanse etter fjellova.

## **7 PÅSTAND**

Dersom ankende parter får medhold er det etter ankende parters grunnlag for avvisning og avvisning av hele søksmålet. Det legges derfor ned slik

### **påstand:**

1. Søksmålet avvises.
2. Staten v/ Landbruks- og matdepartementet og Statskog SF tilkjennes sakskostnader.

• • •

Anketilsvaret lastes opp i aktørportalen.

Oslo, 7. mars 2022

REGJERINGSADVOKATEN

Anders Blakstvedt  
advokat





## Beiarn kommune

Beiarn Kommune		
Ar/Saksnr.	Dok.nr.	Reg.nr/Ar
22/104	4	1553/22
23 MAR 2022		
Ark.kode P		
Ark.kode S		064
Avdeling	Saksbeh.	
Kassasjef	Grafening	OPV

**Fra:** Ole Petter Nybakk  
**Sendt:** onsdag 23. mars 2022 08:45  
**Til:** Karin Nordland; Beiarn kommune  
**Emne:** VS: Tidsplan for april møtet i RKU, og workshop "Ett digitalt Salten"

**Fra:** Kitt Grønningsæter <[kg@rodoy.kommune.no](mailto:kg@rodoy.kommune.no)>

**Sendt:** fredag 25. februar 2022 17:45

**Til:** Adelheid Kristiansen <[Adelheid.Kristiansen@meloy.kommune.no](mailto:Adelheid.Kristiansen@meloy.kommune.no)>; Ellen Beate Lundberg <[ellen.beate.lundberg@fauske.kommune.no](mailto:ellen.beate.lundberg@fauske.kommune.no)>; Geir Mikkelsen <[mikgei@gildeskal.kommune.no](mailto:mikgei@gildeskal.kommune.no)>; Stein Ole Rørvik <[stein.ole.rorvik@saltdal.kommune.no](mailto:stein.ole.rorvik@saltdal.kommune.no)>; Stig Arne Holtedahl <[stig.holtedahl@sorfold.kommune.no](mailto:stig.holtedahl@sorfold.kommune.no)>; Odd Børge Pedersen <[Odd-borge.pedersen@hamaroy.kommune.no](mailto:Odd-borge.pedersen@hamaroy.kommune.no)>; Ole Petter Nybakk <[ole.p.nybakk@beiarn.kommune.no](mailto:ole.p.nybakk@beiarn.kommune.no)>; Tordis Sofie Langseth <[Tordis.Sofie.Langseth@steigen.kommune.no](mailto:Tordis.Sofie.Langseth@steigen.kommune.no)>; Kjell Hugvik <[Kjell.Hugvik@bodo.kommune.no](mailto:Kjell.Hugvik@bodo.kommune.no)>

**Emne:** Re: Tidsplan for april møtet i RKU, og workshop "Ett digitalt Salten"

Hei igjen!

Jeg behøver svar på noen spørsmål for å planlegge neste samling. Fint om dere kan svare meg i løpet av neste uke.

1. Bare Kjell har bekreftet at det **passer å starte til lunsj torsdag 21. april**. Den som tier samtykker, eller?
2. Tom Erik har også kommet med forslag at de som ønsker det tar med ledergruppene sine til **workshop om digitale Salten** torsdag 21. kl 12-17 og fredag 22. kl 0900-1100. I første omgang holder det med et svar på om det er interesse for det, før jeg ser på møterom, etc. Noen som vil stille med flere?
3. Odd har sett på **avtalene med Visit Bodø**. Han skriver:
  - a. Jeg har gått igjennom kontraktene mellom kommunene og destinasjonsselskapet, samt rammeavtale. Jeg kan ikke se at det er noe behov for å endre på eksisterende avtaler. Jeg vet at det har vært diskusjon mellom kommunene og Visit Bodø, men jeg mener at dette ikke kan relatere seg til avtaleverket men utøvelsen av avtalene. Mitt forslag til kommunedirektørutvalget er at eksisterende avtaler legges til grunn for videre samarbeid. Skulle kommunene ønske endringer/justeringer er jeg sikker på at dette kan vi få implementert.
  - b. For at vi skal rekke årsskiftet 2022-2023 hadde det vært fint om kommunene hadde avklart om de ønsker å være med. Jeg foreslår at vi setter en frist til intern avklaring til 1 juni. Da vet vi hvem som ønsker å være med videre slik at vi kan få arbeidet med konkurransegrunnlag - med mål om at dette skal ut i doffin september 2022. Da rekker vi behandling i de respektive kommunestyrene i desember 2022, hvor kommunene tar endelig stilling til om de vil være med videre.

**Næringsnettverket** har bekreftet at de kan komme fredag. Går ikke videre med å booke kontrollutvalgsservice, Start opp Salten eller RKK før jeg har avklart det over.

God helg – og vinterferie til de av dere som tar det! Jeg skal base litt i snøen, om værgudene vil.

Så håper jeg alle planlegger Trondheimstur til KLP og Oslo tur med RKU i løpet av de neste to-tre ukene. Jentene skal kanskje på LVKs seminar også?

### Kitt Grønningsæter

Rødøy kommune, rådmannen

tlf. 75 09 80 04, mob. 991 10 650

Denne meldingen er bare ment for mottakeren, og kan inneholde fortrolige opplysninger eller annen privat informasjon. Hvis du mottar denne ved en feil, vær så vennlig å varsle avsender og slett meldingen. Les vår [personvernerklæring](#).

**Fra:** Kitt Grønningsæter <[kg@rodoy.kommune.no](mailto:kg@rodoy.kommune.no)>

**Dato:** mandag 21. februar 2022 kl. 14:46

**Til:** Adelheid Kristiansen <[Adelheid.Kristiansen@meloy.kommune.no](mailto:Adelheid.Kristiansen@meloy.kommune.no)>, Ellen Beate Lundberg <[ellen.beate.lundberg@fauske.kommune.no](mailto:ellen.beate.lundberg@fauske.kommune.no)>, Geir Mikkelsen <[mikgei@gildeskal.kommune.no](mailto:mikgei@gildeskal.kommune.no)>, Kjell Hugvik <[Kjell.Hugvik@bodo.kommune.no](mailto:Kjell.Hugvik@bodo.kommune.no)>, Stein Ole Rørvik <[stein.ole.rorvik@saltdal.kommune.no](mailto:stein.ole.rorvik@saltdal.kommune.no)>, Stig Arne Holtedahl <[stig.holtedahl@sorfold.kommune.no](mailto:stig.holtedahl@sorfold.kommune.no)>, Odd Børge Pedersen <[Odd-borge.pedersen@hamaroy.kommune.no](mailto:Odd-borge.pedersen@hamaroy.kommune.no)>, Ole Petter Nybakk <[ole.p.nybakk@beiarn.kommune.no](mailto:ole.p.nybakk@beiarn.kommune.no)>, "[Tordis.Sofie.Langseth@steigen.kommune.no](mailto:Tordis.Sofie.Langseth@steigen.kommune.no)" <[Tordis.Sofie.Langseth@steigen.kommune.no](mailto:Tordis.Sofie.Langseth@steigen.kommune.no)>

**Emne:** Tidsplan for april møtet i RKU, og workshop "Ett digitalt Salten"

Vi har jo avtalt å møtes til middag torsdag 21. april, og ha full dag 22. april.

I Bodø nå ble vi enige om å invitere flere gjester til neste møte, og vi bestilte en workshop med Tom Erik om digitale Salten.

Passer det da for dere å starte til lunsj torsdag i stedet? Da kan vi sånn ha en tidsramme:

**Torsdag 21. kl 12-17 og fredag kl 9-11**

**Ett digitalt Salten**, status og diskusjon med Tom Erik Holteng.

Hvordan jobbe med fremtidsbildet – peke retning. Aprilmøtet – har TEH kommet lenger i utregningen og delta der? Workshop før møtet?

Epostdialog 21. februar med Tom Erik angående opplegget.

**Fredag kl 11-16**

**Næringsnettverket**

Visit Bodø, Destinasjon Salten.

Dialogmøte – status, 2-3 timer.

**Kontrollutvalg, forvaltningsrevisjon**

Styreleder i Salten kontrollutvalgsservice, Espen Rokkan, deltar. Rolle, bestillingskompetanse, ressurs. 30 min

**Start opp Salten** v/Elin Kvamme, daglig leder Saltdal utvikling (utsatt fra februarmøtet).

Finansiering gjennom Irisfondet, bruk av midlene. Vekst og innovasjon i distriktene gjennom entreprenørskap. 30 min.

**RKK Salten** v/Ronny Seljeseth (utsatt fra februarmøtet)

Nettverk kommuneoverleger og barnevern.

Kraft Nord og Nord universitet.

Budsjettprosess – mrk. også andre IKS

1 time

Eller skal vi finne en helt egen dag med Tom Erik? Datoer som passer for meg:

Fredag 1. april

Mandag 25. april

Fredag 29. april

**Kitt Grønningsæter**

Rødøy kommune, rådmannen

**GODKJENNING AV PROTOKOLL - FORMANNSKAPET 26. JANUAR OG 9.  
MARS**

---

Saksbehandler: Ole Petter Nybakk  
Arkivsaksnr.: 22/167

---

Arkiv: 033

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
9/22      Formannskapet

30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

**ORIENTERINGER - FORMANNSKAPET 30.03.22**

---

Saksbehandler: Karin Nordland  
Arkivsaksnr.: 22/161

---

Arkiv: 033

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
10/22      Formannskapet      30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Formannskapet tar informasjonen som ble gitt til orientering.

**Saksutredning:**

Også til dette møtet er det ønskelig med politisk forankring av saker det jobbes med, men som ikke er ferdig behandlet til eventuelle ny politiske vedtak. Vi tar først opp de forhold som har størst aktualitet i forhold til pågående prosesser og saker som har transport og logistikkmessige konsekvenser og der prosjektleder for Samferdsel i Salten, Per Gaute Pettersen vil delta.

Følgende stikkord gis som aktuelle tema/saker:

- Regional transportplan – også egen sak.
- Utbedringer fv 812 og 813 – Tettere Sammen i Salten
- Pågående arbeid på lokalt fylkesveinett. Lokal stedsutvikling og samling av tilbud og tjenester.
- Samfunnssikkerhet, bosetting, bolyst henger sammen med veistandard
- Rammebetingelser for næringsutvikling:
  - Reiseliv, med utviklingen av aktivitetstilbud og aktører i farta (også skilting, rasteplasser, parkeringsforhold og sanitære forhold)
  - Særskilt om Beiarelva og arbeidet med fisketrappene i Høgforsen og Bruforsen
  - Lokalmatsatsingen med ambisjoner kommunen har stor sans for
  - Den interne transporten (landbruket) og transport inn og ut for større aktører (FST)
  - Gabbro
  - Utbygging hyttefelt

- Kommuneplanens arealdel. Justert fremdriftsplan og konsekvensvurderinger av større områder ift ny arealbruk.
- Status Laksesenterplanene.
- Gabbrosaken. En nærmere orientering etter møte med grunneierne. Planarbeidet på kommunal side. Avtalen med grunneierne.
- Kommunestyremøtet 22. juni. Besøk fra Nordconsult og fra grunneierne til gabbroen. Flere? Møte hos Salten Skogselskap i Breivik?
- Orientering om mulig ny organisering av sykepleierressursen i helse- og omsorg. Ledige sykepleierstillinger/sykefravær som er vanskelig å dekke opp gjør at vi må tenke nytt på hvordan vi organiserer sykepleierressursen.
- Flyktningsituasjonen og anmodning om bosetting i Beiarn kommune.
- Skole/hall-saka.

**HØRING - REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022 - 2033**

Saksbehandler: Frank Movik  
 Arkivsaksnr.: 21/32

Arkiv: 131

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
 11/22      Formannskapet

30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Beiarn kommune gir følgende innspill til Regional transportplan 2022-2033:

1. Beiarn kommune er enig med handlingsprogrammets fokus på å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet, og at det avsettes tilstrekkelig midler til dette. Det er igangsatt er godt arbeid på lokalt fylkesveinett, og det er gitt signaler om at dette skal videreføres med årlige prioriteringer.
2. Beiarn kommune registrerer at ingen av kommunens prioriterte investeringsprosjekter er medtatt i handlingsplanen. For Beiarn er fv 813 og fv 812 eneste veier inn og ut av kommunen, og kvalitet på disse er kritiske for tilgang til og deltakelse i BAS-region ift. bosetting, tjenesteyting og næringsliv.
3. Etter vår vurdering har transportplanen for stor grad ensrettet fokus mot næringstransport og miljø. Rekruttering, bosetting, tilflytting, samfunnsikkerhet og beredskap påvirkes i stor grad av kvalitet og sikkerhet hva gjelder infrastruktur og samferdsel. Transportplanen burde hatt større fokus på sistnevnte områder.

**Saksutredning:**

Nordland fylkeskommune har i oversendelse datert 08.03.22 sendt på høring Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Høringsfrist er satt til 22. april.

I forbindelse med denne rulleringen har Beiarn kommune tidligere gitt innspill til strategisk del, hva gjelder det vi vurderer som hovedutfordringer inne transportområdet. Videre har Beiarn kommunestyre i møte 11.05.21, sak 21/32, gjort følgende vedtak som innspill til regional transportplan 2022-2033:

*For Regional Transportplan 2022-2033 gir Beiarn kommune følgende innspill til prioriteringer av konkrete prosjekter, tiltak og løsninger:*

*Prioriterte investeringsprosjekter:*

1.      Fv 813 – Beiarn, alternativ 1, nedre del
2.      Fv 813 – Beiarn, alternativ 2, øvre del
3.      Fv 812 – Tuv – Koddvåg
4.      Fv 812 – Saltdallia alternativ 2, øvre del

*Prioriterte vedlikeholds/utbedringsprosjekter:*

1. Fv 7454 – Trones – Leiråmo
2. Fv 7456 – punktutbedringer på strekningen Kvæl - Tvervik
3. Fv 7456 – Storjordmoen – Trones
4. Fv 7454 - Storjord X - Fv 813 Trones
5. Fv 7452 Kvæl X – Fv 813 Vold bru

*Prioriterte driftsprosjekter:*

1. Brøyteberedskap inkludert plassering av driftsstasjon i forhold til beredskap
2. Bussruter med fungerende bestillersystem til ytterpunktene samt bygderute som tilkallingsrute
3. Båtruter

*Enst vedtatt*

Beiarn kommune sitt første innspill til transportplanen omfattet det vi vurderte som våre hovedutfordringer på transportområdet:

- Sentralisering av statlige og fylkeskommunale funksjoner medfører økt transportbehov.
- Bedre helse og generasjonseffekten vil medføre økt transportbehov
- Lokal sentralisering og knutepunktutvikling er nødvendig for å sikre levedyktige samfunn, som igjen medfører økt lokalt transportbehov.
- Vedtatte satsingsområder som reiseliv og lokalmat er avhengig av god standard på fylkesveinettet mot knutepunkt og stamveinett.
- Å lykkes med rekruttering, bosetting og tilflytting krever god mobilitet, infrastruktur og kommunikasjon.
- En god og sikker veiforbindelse inn og ut av Beiarn er svært viktig for samfunnssikkerhet og beredskap.
- Lokalt kollektivtilbud må tilpasses lokal knutepunktutvikling.
- Det viktigst for oss er en utbedring av fylkesveistandard mot Bodø og E6/Saltdal.
- Lokal fylkesveistandard må utbedres.

Regional transportplan 2022-2033 – forslag til handlingsprogram

Til tiltaksdelen i handlingsplanen er det avsatt totalt ca. 10 mrd, hvorav ca. 2,2 mrd er bundet opp i vedtatte prosjekter.

Til større utbyggingsprosjekter er det i planperioden avsatt ca. 2,8 mrd, hvorav ca. 1.1 mrd er bundet opp. I første del av planperioden (2022-27) er det kun inntatt 2 nye prosjekter, fv 17 Ørnes-Glomfjord og fv 810 Bustneslia/Rana. Totalt 300 mill. I siste del av planperioden (2028-33) er det avsatt totalt 1,4 mrd til større utbyggingsprosjekter, med prioritering av det fylkeskommunen vurderer å være viktige næringsveien.

Det er videre medtatt en liste over øvrige aktuelle prosjekter for realisering ved endring i rammebetingelser/prioritering.

Beiarn kommunes prioriterte investeringsprosjekter, jfr. kommunestyrets vedtak, er ikke medtatt i noen del av handlingsplanen.

Handlingsprogrammet legger opp til at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet skal reduseres, og at 1/3 av driftsbudsjettet skal benyttes til vedlikehold. Dette utgjør i første del av planperioden 450 mill. og i tillegg kommer egne midler til utbedring av bruer og tunneler.

Videre legges det opp til at alle fylkesveier med grus skal få fast dekke.

Vi vurderer dette som en positiv satsing. Det pågår utbedring av lokalt fylkesveinett, og det er gitt signaler om at dette arbeidet skal fortsette i årene fremover.

Vår oppfatning er at transportplanen og handlingsprogrammet har et nokså ensrettet fokus mot næringstransport og miljø. For en kommune som Beiarn er det viktig at fylkeskommunen som veieier og planmyndighet i tilstrekkelig grad også vurderer forhold rundt samfunnssikkerhet, beredskap og bosetting.

**Vedlegg:**

- Regional transportplan Nordland - Handlingsprogram 2022 – 2033



# REGIONAL TRANSPORTPLAN NORDLAND

Handlingsprogram 2022-2033

Høringsforslag



## Innhold

1. Innledning .....	1
2. Oppbygning .....	2
3. Klima og miljø .....	2
3.1 Hovedmål: Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.....	2
3.2 Delmål: Legge til rette for klimavennlige transportsystemer i Nordland .....	3
3.3 Delmål: Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).....	4
4. Fylkesvegnettet .....	4
4.1 Hovedmål: Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.....	4
4.2 Delmål: Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet .....	7
4.3 Delmål: Fylkesvegnettet skal være tilgjengelig og fremkommelig for trafikanter .....	7
4.4 Delmål: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafiksikkerhet, klima, miljø og natur.....	7
5. Næringstransporter .....	9
5.1. Hovedmål: Øke konkurransevnen for næringslivet i Nordland .....	9
5.2 Delmål: Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transportsystem som stimulerer til næringsutvikling.....	10
6. Mobilitet og kollektivtransport .....	12
6.1 Hovedmål: Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv .....	12
6.2 Delmål: Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland .....	12
6.3 Delmål: Få flere til å benytte kollektivtransport .....	13
7. Finansiering og god samfunnsnytte .....	13
7.1 Hovedmål: Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte .....	13
7.2 Delmål: Effektiv ressursbruk og mer for pengene i transportsektoren .....	14
7.3 Delmål: Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland.....	15
7.4 Delmål: Igangsette selvfinansierende prosjekter .....	15
7.5 Delmål: Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser.....	16

8. Nasjonale ansvarsområder.....	16
8.1 Hovedmål: Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.....	16
8.2 Delmål: Helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre framkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og bedre samhandling i transportkjeden.....	17
8.3 Delmål: Et moderne og fremtidsrettet kollektivtilbud.....	17
9. Investeringsprosjekt.....	18
9.1 Innledning.....	18
9.2 Kostnader.....	18
9.3 Økonomiske rammer og handlingsrom.....	18
9.4 Ekstern medfinansiering.....	18
9.5 Tiltak og prioriteringer.....	19
9.6 Porteføljestyring.....	20
9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden.....	20
9.8 Større utbedringsprosjekt.....	20
9.9 Mindre utbedringsprosjekt.....	21
9.10 Infrastruktur samferdsel.....	22
9.11 Skredsikring.....	22
9.12 Tunnelsikkerhetsforskriften.....	23
9.13 Gang-/sykkelveger og øvrig trafikksikkerhet.....	23
9.14 Miljøtiltak i samferdselssektoren.....	24
9.15 Prioriterte tiltak.....	25
9.16 Øvrige aktuelle prosjekt for realisering ved endring i rammebetingelser/prioriteringer (Marginalliste).....	28
10. Vedlegg.....	28
10.1 Fylkestingets vedtak i sak 048/2020, innspill til Nasjonal transportplan.....	28

## 1. Innledning

Handlingsprogrammet er Nordland fylkeskommunes tiltaksdel for gjennomføring av regional transportplan og danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene.

Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i de fem plantema med hovedmål og strategier fra RTP:

- Klima og miljø.
- Fylkesvegnettet.
- Næringstransporter.
- Mobilitet og kollektivtransporter.
- Finansiering og sikre god samfunnsnytte.
- Nasjonale ansvarsområder.

I handlingsprogrammet er det konkretisert tiltak i tråd med strategiene. For bakgrunn og situasjonsbeskrivelse henvises det til første del av RTP.

## 2. Oppbygning

I dette handlingsprogrammet benyttes en gjennomgående metode der tiltak og strategier innenfor det enkelte tema er tilnærmet likt bygget opp i en forklarende matrise. Matrisen inneholder tittel på tiltak, utfyllende forklaring på tiltaket, formål med tiltaket, kommentar/finansiering, tidsperiode for tiltaket og styringsindikator for måloppnåelse. Noen tiltak kan underbygge flere strategier. Der dette er tilfellet er enten strategiene samlet med felles tiltak, eller så henvises det til tiltak som er omtalt i et annet delkapittel. Handlingsprogrammets siste del omhandler investeringstiltak i planperioden. Prioriteringene er gjort med formål om å oppnå størst grad av måloppnåelse i regional transportplan.

## 3. Klima og miljø

### 3.1 Hovedmål: Redusere klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser i transportsektoren i Nordland.

Den største utfordringen samfunnet står ovenfor i vår tid er knyttet til klima og miljø. Klimagassutslipp medfører uønskede klimaendringer og dette har store konsekvenser for natur, miljø og samfunn. Vi må endre vår livsførsel i en bærekraftig retning, og transport og reisevaner utgjør en stor del av vårt forbruk og påvirkning på omgivelsene.

Transportsektoren i Norge står for omtrent en tredjedel av de nasjonale klimagassutslippene. Andelen av utslipp er noe lavere i Nordland, på grunn av at fylket har en omfattende industrivirksomhet med store utslipp. Utslippene fra sektoren er uansett betydelige også i vårt fylke. Innenfor Nordland fylkeskommune sin egen virksomhet er utslippene knyttet til transportsektoren (fylkesveg og kollektivtransport) den klart dominerende komponenten med en andel på ca. 80 %. Dette viser at transportsektoren både som helhet i Nordland og innenfor fylkeskommunen sin egen virksomhet har store utslipp og at reduserte utslipp fra sektoren vil være avgjørende for å nå nasjonale og regionale klimamål.

Dersom man lykkes med å få ned utslippene, vil dette være positivt ikke bare for klimaet, men også for naturmiljø og befolkning ved at lokal forurensing og støy samtidig blir redusert.

#### Transportsektoren kan redusere sine utslipp og øvrig miljøpåvirkning langs fire hovedlinjer:

1. Overgang til ny teknologi med kjøretøy og båter som har lav- eller nullutslipp (det grønne skiftet). Dette innebærer at transportmidlene i størst mulig grad blir basert på andre drivstoff/energibærere enn dagens fossile brennstoff, slik som elektrisitet, hydrogen, ammoniakk, og biogass. Framtidens klimavennlige transportmidler vil kreve en storstilt utbygging av infrastruktur for elektrisk lading og stasjoner for fylling av alternative drivstoff som hydrogen, ammoniakk, og biogass.
2. Større bruk av miljøvennlige transportformer som sykkel, gange, kollektiv, jernbane og andre mobilitetsløsninger, og omlegging til mer miljøvennlige transportformer for vare- og godstransporter.
3. Ta i bruk arealplanlegging som et verktøy for å planlegge samfunnet slik at behovet for transport av varer og mennesker blir mindre. Dette er særlig viktig i byområder, hvor en stor andel av befolkning og arbeidsplasser er konsentrert.
4. Redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og utbygging av transportinfrastruktur.

Tiltakene i handlingsprogrammet er innrettet på en slik måte at reduserte klimagassutslipp og miljøpåvirkning ønskes oppnådd gjennom en bred og helhetlig tilnærming til de utfordringene vi står ovenfor på dette feltet.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

### 3.2 Delmål: Legge til rette for klimavennlige transportsystemer i Nordland.

3.2.1 Strategi: Arbeide for virkemidler og tiltak for å øke overføring av gods til mer klimavennlige transportløsninger:

3.2.2 Strategi: Arbeide for økt tilgang til lade- og fylleinfrastruktur for miljøvennlig fremdriftsteknologi i transportsektoren:

Bedre rammebetingelser for klimavennlige transportløsninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbeide for bedre rammebetingelser for å øke overføring av gods til klimavennlige og konkurransedyktige transportløsninger</li> <li>Arbeide for nasjonale støtteordninger der utbygging av ladeinfrastruktur ikke kommersielt lønnsomt, jmf. Hurdalsplattformen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økt frakt av gods på klimavennlige plattformer.</li> <li>Tilrettelegge for miljøvennlig transportmidler.</li> </ul>	Arbeide politisk for å bedre rammebetingelsene.	Løpende	
---	--	--	---	---------	--

3.2.3 Strategi: Arbeide for at kollektivtjenestene baserer seg på klimavennlige løsninger og bidra til å redusere bilbruk:

Redusere CO2-utslipp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrifisere ferjesamband og kreve utslippsfrie buss der det er praktisk og økonomisk mulig.</li> <li>Iverksette tiltak og stille krav til reduserte utslipp for hurtigbåter.</li> <li>Delta i prosjektet fremtidens hurtigbåt og andre utviklingsprosjekt som fremmer miljøvennlig løsning.</li> </ul>	Redusere CO2-utslipp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vil medføre økte kostnader for anskaffelse av materiell, samt økte infrastrukturkostnader.</li> <li>Kostnaden ved bruk av fossilt drivstoff vil også øke, pga økte drivstoffpriser og økte avgifter.</li> </ul>	Pågår/løpende	ÅrligCO2 måling
Statlige finansieringsløsninger av lav- og nullutslippsteknologi innenfor fylkeskommunens kollektivtilbud	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politisk påvirkningsarbeid, oppfølging av Hurdalsplattformen, innspill til statsbudsjetter, delta i aktuelle fora med mer.</li> </ul>	Sikre finansiering for overgang til ny teknologi		Pågår/løpende	

Det vises videre til Delmål 6.3 under kapittel om mobilitet og kollektivtransport og tiltak under strategi 6.3.1, 6.3.2 og 6.3.3

3.2.4 Strategi: Gjøre det attraktivt og trygt å gå og sykle til jobb, skole og fritidsaktiviteter gjennom et godt tilrettelagt gang- og sykkelvegnett:

3.2.5 Strategi: Holdningsskapende tiltak for å få flere til å gå og sykle:

Bedre utbygd gang-/sykkelvegnett	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avsette mer midler til gang-/sykkelveger i kommende budsjett.</li> <li>Strekninger hvor det er mye tungtrafikk og mange skolebarn skal prioriteres spesielt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Økt andel gående/syklende</li> <li>Tryggere ferdsel for myke trafikanter</li> </ul>	Forutsetter finansiering gjennom investeringsbudsjett		<ul style="list-style-type: none"> <li>Antall g/s-veger sammenlignet med 2021.</li> <li>Avsatte midler til g/s-prosjekt</li> </ul>
Universelt utformet vinterdrift av gang-/sykkelveger	Forutsigbart og godt driftet sykkelvegnett på vinterstid i hht dagens krav og standarder og som gir fremkommelighet for alle, i tråd med handlingsplan for universell utforming.	Sikre fremkommelighet for gående og syklende gjennom hele året	Finansieres gjennom driftsmidler		

3.2.6 Strategi: Bidra til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging for å redusere transportbehovet i byer og tettsteder, og bygge opp om miljøvennlig transportformer:

Uttalelser/planbehandling til private og kommunale planer.	Gi faglige uttalelser for å sikre redusert transportbehov og tilrettelegging for miljøvennlig transportformer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusere transportbehov</li> <li>Bygge opp under løsninger som gir miljøvennlig transportløsninger</li> </ul>		Løpende	
--	--	--	--	---------	--

3.2.7 Strategi: Redusere klimautslipp, natur- og miljøskader fra drift, vedlikehold og bygging av transportinfrastruktur:

Klimaregnskap i vegsektoren.	Ved å bruke nasjonale retningslinjer følges krav og standarder om å ta i bruk verktøy for å beregne klimagassutslipp.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Få dokumentasjon på faktiske utlipp. utslipp dokumenteres.</li> <li>Bruke disse for å iverksette klimareducerende tiltak.</li> </ul>		2023 ->	Innrapportere tall og tiltak
------------------------------	---	---	--	---------	------------------------------

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

### 3.3 Delmål: Nordland fylkeskommune skal redusere sine samlede klimagassutslipp med 60 % innen 2030, sammenliknet med 2016 (referanseår).

#### 3.3.1 Strategi: Skal ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger innen kollektivsektoren gjennom offentlige anskaffelser:

Følge opp forpliktelser i regional klimaplan	Handlingsprogram til Regional plan for klima og miljø inneholder tiltak som berører transport og samferdsel. Eksempler på dette er «Forprosjekt Klimavennlig asfaltering» og «Klimafokus i bygg og anlegg».	Bidra til reduserte klimagassutslipp.	Se handlingsprogram til Regional plan for klima og miljø.	2022 - 2027	
--	---	---------------------------------------	---	-------------	--

Det vises videre til Delmål 3.2 og tiltak under strategi 3.2.3

#### 3.3.2 Strategi: Utarbeide strategi for omlegging til det grønne skifte for ferje, hurtigbåt og buss:

Innføring av lav- og nullutslippsteknologi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utarbeidelse av strategier og prioritering for null- og lavutslippsløsninger i buss- og ferjesektoren.</li> <li>Etter gjennomføring av prosjektet Fremtidens hurtigbåt vil det bli utarbeidet strategi for hurtigbåt.</li> </ul>	Innføring av ny teknologi for reduksjon i utslipp.	Forutsetter tilstrekkelig økonomiske rammer til gjennomføring.	2022 - 2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÅrligCO2 måling</li> <li>Ruter/samband med null- og lavutslippsteknologi</li> </ul>
--	---	--	--	-------------	--

#### 3.3.3 Strategi: Initiere og delta i prosjekter hvor målet er å utvikle ny kunnskap og kompetanse om lav- og nullutslippsteknologi i kollektivsektoren:

Prosjektdeltagelse, framtidens hurtigbåt	Deltagelse i prosjektet framtidens hurtigbåt sammen med Vestland, Trøndelag og Troms og Finnmark fylkeskommune.	Utvikling av pilotfartøy for null- og lavutslippsteknologi		2022 - 2025	
Prosjektdeltagelse, ZEVS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deltagelse i TØIs forskningsprosjektet ZEVS (Zero Emission passenger vessel)</li> <li>Utvikling av verktøy for valg av energibærere</li> </ul>	Kompetanseheving		2021 - 2024	

## 4. Fylkesvegnettet

### 4.1 Hovedmål: Fylkesvegnettet skal være sikkert, pålitelig, effektivt og klima- og miljøvennlig, og legge til rette for bærekraftig samfunns- og næringsutvikling.

Nordland fylkeskommune har ansvar for nærmere 4200 km veg, hvorav 128 km er g/s-veg, 850 bruer, 54 tunneler og 71 ferjekaier. Fylkesvegene varierer mye med tanke på standard, funksjon og trafikkmengde. En stor del av fylkesvegnettet er smalt, svingete med stigninger og med dårlig bæreevne og flaskehals, og er ikke i samsvar med befolkningens og næringslivets krav til framkommelighet.

I 2012 gjennomførte Statens vegvesen en kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet i Norge. Det viste at etterslepet på fylkesvegnettet i Nordland var på 7,8 mrd. kr. Omregnet til dagens kroneverdi vil dette beløpet være på ca 10 mrd. kr, men det er grunn til å anta at etterslepet også har økt etter 2012. Usikkerheten rundt det faktiske vedlikeholdsetterslepet er stort og det er behov for en ny kartlegging, noe regjeringen har uttalt at den vil prioritere, jmf. Hurdalsplattformen.

Uavhengig av hva slik kartlegging viser, vet man at mye av fylkesvegnettet har behov for oppgradering og det er det behov for en videre styrking av vedlikeholdet av fylkesvegnettet i Nordland. I gjennomsnitt bør det ikke være over 20 år mellom hver gang en fylkesveg i Nordland asfalteres, noe varierende utfra slitasje på de ulike vegene. Dette betyr at fem prosent av vegnettet bør asfalteres hvert år. Det er også avgjørende at øvrig infrastruktur også får et tilfredsstillende vedlikehold for å unngå forfall og økt ulykkesfare, herunder oppgradering av tunneler, bruer, ferjekaier, rekkverk, sideterreng m.m. Dersom dette skal oppnås må det bevilges tilstrekkelige vedlikeholdsmidler. For å kunne planlegge for effektiv bruk av vedlikeholdsmidler og av hensyn til entreprenør- og leverandørbransjen, bør vedlikeholdsmidlene være stabile over tid. De kommende årene vil klimaendringer medføre økt behov for en god ivaretagelse av vegnettet. Ekstremvær, med hyppig og mer konsentrert nedbør, svingninger i temperatur og økt fare for flom, skred og stormflo, har allerede ført til konsekvenser for veginstallasjoner i Nordland. Det er derfor avgjørende å ha gode beredskapsplaner og gjøre tiltak i forkant av varslet ekstremvær.

Mye av fylkesvegnettet har ikke i dag den standard som kreves og forventes, og fremstår som såkalte flaskehalsen som både kan være ulykkesutsatte og være en hemsko for næringsutvikling. Det kan her være snakk om behov for mindre utbedring av kurvatur, breddeutvidelse eller større oppgraderingsprosjekt med etablering av ny veg. Et helhetlig godt utbygd fylkesvegnett vil bidra til utvikling av bo-, service- og arbeidsregioner og stimulere til utvikling av transportkorridorer. Ca 100 kilometer av fylkesvegnettet har i dag fortsatt grusdekke. I handlingsprogrammet legges det opp til at flere av disse vegene skal oppgraderes til dagens standard med fast dekke.

Nordland har en rekke skredpunkter med høy- og middels skredfaktor på fylkesvegnettet. Flere steder er skredutsatte strekninger den eneste alternative innfartsåren til et lokalsamfunn. Dersom vegen blir stengt, blir lokalsamfunnet helt eller delvis avskåret fra omverdenen. Samtidig er behovet for skredsikringstiltak formidabelt. Å utbedre samtlige gjenstående punkter på fylkesvegnettet i Nordland som i Statens vegvesens rapport (2019)<sup>1</sup> er kategorisert med høy- og middels skredfaktor, vil koste 4,6 mrd. kr. Man er derfor nødt til å gjennomføre de skredsikringstiltakene som gir størst effekt og ta i bruk ny teknologi for skredsikringskartlegging, slik at sikkerheten kan økes med mindre kostnadskrevede tiltak.

Bruer, tunneler og ferjekaier sikrer trafikantene god og effektiv framkommelighet på fylkesvegnettet. Samtidig er disse viktige elementene sårbare punkt som har særlig behov for godt vedlikehold. For dårlig vedlikehold kan føre til restriksjoner for tungtransport og i verste fall stengte veger. Dette kan ramme innbyggerne og næringslivet svært hardt. Mange av ferjekaiene er gamle og er tilpasset et helt annet trafikkgrunnlag og ferjestørrelser enn i dag. Det er derfor kontinuerlig behov for vedlikehold og oppgradering av flere ferjekaier. I planperioden skal det utarbeides en utbedringsplan for å kartlegge og redusere forfallet på disse viktige installasjonene.

Ulykkesbildet i Nordland er sammensatt og det vil forekomme svingninger i ulykkestall fra år til år. Den dominerende ulykkestypen på fylkesvegene i Nordland er utforkjøringer, deretter kommer møteulykker og ulykker som involverer myke trafikanter. Nasjonalt har man en nullvisjon om ingen drepte og hardt skadde i trafikken innen 2050. Nordland fylkeskommune skal gjøre sin del av arbeidet for å nå visjonen og har forpliktet seg til å følge Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Det er totalt 19 tiltak som omfatter fylkeskommunes ansvar.

Det er i planperioden lagt opp til en rekke tiltak som skal bidra til å redusere antall ulykker i Nordland. Dette dreier seg både om fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid. Nordland

---

<sup>1</sup> Skredsikringsbehov langs riks og fylkesveg, Statens vegvesen (2019)

har ved årsskiftet 2021/22 128 km gang-/sykkelveger langs fylkesvegnettet. En utbygging av gang-/sykkelvegnettet vil både være et trafikksikkerhetstiltak, bidra til mer fysisk aktivitet for alle aldersgrupper og reduksjon i klimautslipp.

Det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes i planperioden, spesielt rettet mot barn, unge og særskilt risikoutsatte grupper. Nordland fylkeskommune vil styrke det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet, i tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og Barnas transportplan. Blant annet skal det i samarbeid med Trygg Trafikk arbeides for at flere kommuner etablerer flere trafikksikre skoler og Hjertesoner.

En Hjertesone vil si en sone rundt skolen hvor det er fokus på trafikksikkerhet, hvor målet er begrenset biltrafikk og at minst 80 prosent av skolebarna går eller sykler. Nordland fylkeskommune skal også stimulere til mer systematisk trafikkopplæring fra barnehage til videregående og fortsette tradisjonen med å dele ut godt synlige småskolesekker.

#### Universell utforming

Gjennom handlingsplan for Universell utforming har fylkeskommunen satt som mål at infrastrukturen på fylkesvegnettet skal være universelt utformet. Det er et stort potensial for bedre universell utforming av fylkesvegnettet, gjennom utbedring av knutepunkt, holdeplasser, rasteplasser, ferjekaier og ferjeoppstillingsplasser. Ved nybygg er målet å bygge disse universelt, men tiltakene er omfattende og midlene begrenset. Universell utforming er også fremkommelighet. I dag er det krav om at vintervedlikehold av gang/sykkelveger, holdeplasser mm skal gi fremkommelighet for alle brukere, men det er potensiale for bevissthet rundt problematikken.



Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

#### 4.2 Delmål: Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.

4.2.1 Strategi: Styrke vedlikeholds- og utbedringstiltak på eksisterende fylkesvegnett.

4.2.2 Strategi: Prioritere større fornyingstiltak der effektene er særlig positive for utvikling av næringsliv og bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner (BAS-regioner).

Vedlikehold og utbedring av vegger med dårlig standard	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum 1/3 av det samlede driftsbudsjettet på veg skal gå til vedlikehold.</li> <li>• Flere fylkesveger skal oppgraderes og breddeutvides slik at de får gul midtstripe.</li> <li>• Fylkeskommunale grusveger skal få fast dekke</li> <li>• Minst 5% av vegnettet skal utbedres og få nytt dekke årlig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redusere vedlikeholdsetterslep og tilpasse vegnett til klimaendringer.</li> <li>• Øke fremkommelighet og trafikksikkerhet på fylkesvegnettet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Må arbeides inn i drifts og investeringsbudsjett.</li> <li>• Forutsetter at staten følger opp forpliktelser i NTP.</li> </ul>	2022 -2033	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fordeling av midler til drift og vedlikehold av fylkesveg.</li> <li>• Antall km av vegnettet med nytt dekke.</li> </ul>
Oppdatert kartlegging av vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene i Nordland	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siste kartlegging av vedlikeholdsetterslep i Nordland er fra 2012.</li> <li>• Jfr. Hurdalsplattformen skal det utarbeides en helhetlig og forpliktende plan for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene i Norge.</li> </ul>	Oppdatert status for vedlikeholdsetterslep og dermed bedre mulighet for å treffe riktige tiltak	Metode for beregning av etterslep skal utarbeides i samarbeid med andre fylkeskommuner og Statens vegvesen		Gjennomført kartlegging

#### 4.3 Delmål: Fylkesvegnettet skal være tilgjengelig og fremkommelig for trafikanter.

4.3.1 Strategi: Prioritere skredsikring, opprusting av bruer, tunneler og ferjekaiar som sikrer fremkommelighet og tilgjengelighet på vegnettet.

4.3.2 Strategi: Legge til rette for tiltak som sikrer framkommeligheten på vegnettet som følge av framtidige klimaendringer.

Forutsigbar drift av vegnettet	Kontraktsmal med tilhørende normaler og håndbøker utarbeidet av Statens vegvesen skal være grunnlag for nye driftskontrakter på veg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God fremkommelighet og trafikksikkerhet.</li> <li>• Forutsigbarhet for byggherre og entreprenør ved gjennomføring av kontrakt</li> </ul>	Det må settes av tilstrekkelig driftsmidler.	Løpende	
Skredsikringskartlegging	Bidra i prosessen med å utarbeide en Nasjonal skredsikringsplan i tråd med vedtak om utarbeidelse av en slik plan i NTP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre at behovene i Nordland beskrives godt og ivaretas.</li> <li>• Tydeliggjøre behov for økte statlige tilskudd til skredsikring.</li> </ul>	Finansiering av arbeidet forutsettes dekket gjennom statlige midler og bruk av egne fagressurser.	2022 ->	
Teste ut ny teknologi i ras- og skredvarsling	Gjennomføre prosjekt for varsling av skred, til bruk for å sikre ferdsel, men også under utbedring av rassikringsprosjekt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trygg ferdsel langs rasutsatte veggstrekninger</li> <li>• Mer effektiv bruk av ras- og skredsikringsmidler</li> </ul>	Finansieres gjennom investeringsmidler	2022 ->	
Hensynta klimaendringer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensjonere nye vedlikeholdstiltak med hensyn til økt flom- og skredfare</li> <li>• Innarbeide nye nasjonale krav og oppdatere naturfareplaner.</li> </ul>	Sikre fremkommelighet.	Drift- og investeringsmidler	2022 ->	

4.3.3 Strategi: Utvikle bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregioner gjennom helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre fremkommelighet, høy pålitelighet og kortere reisetider.

Det vises her til delmål 4.2 under kapittel om fylkesveg og tiltak under strategi 4.2.2

#### 4.4 Delmål: Fylkesvegnettet skal planlegges, bygges, driftes og forvaltes på en måte som tar hensyn til trafikksikkerhet, klima, miljø og natur

4.4.1 Strategi: Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken legges til grunn for alt arbeid innen forvaltning, planlegging, bygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet

4.4.2 Strategi: Prioritere tiltak som sikrer en trygg fremkommelighet for myke trafikanter.

4.4.3 Strategi: Styrke og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet i Nordland

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
Gjennomføre trafiksikkerhetsinspeksjoner og gjennomføre tiltak i tråd med disse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennomføre inspeksjoner på ulykkesbelastede strekninger</li> <li>Systematisere oppfølgingsarbeidet etter TS-inspeksjoner, jf. oppfølgingsiltak nr. 107</li> <li>Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennomføre i TS-inspeksjoner på i snitt 5 km veg pr år.</li> <li>Utbedre ulykkespunkt langs fylkesvegnettet.</li> <li>Forhindre alvorlige utforkjøringsulykker på fylkesvegnettet.</li> </ul>	Krever tilstrekkelig vedlikeholds- og investeringsmidler.	Løpende	Gjennomførte inspeksjoner og påfølgende tiltak.
Utbedre rekkverk som ikke oppfyller sin funksjon.	Gjennomføre inspeksjon og tilstandsvurdering av alt rekkverk langs veg i Nordland og gjøre nødvendige utbedringer.	Innhente oversikt av tilstand på rekkverk og utarbeide langsiktig utbedringsplan.	Krever tilstrekkelig vedlikeholds- og investeringsmidler.	2022 - 2033	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ferdig tilstandsregistrering og utbedringsplan.</li> <li>Minimum 20 km rekkverk utbedret per år</li> <li>Utbedringsplan for alt rekkverk gjennomført 2033</li> </ul>
Bedre trafiksikkerhet gjennom systematisk holdningsskapende og trafikantrattede arbeid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Målrettet arbeid med trafiksikkerhet for alle grupper, særskilt for barn og unge gjennom</li> <li>Tverrsektorielt samarbeid med ulike aktører, slik som Trygg trafikk, MC-forum m.fl</li> <li>Tiltak i skolene, som hjertesoner utlevering av skolesekker mm</li> <li>Pedagogiske tiltak, som trafiksikkerhetsopplæring, valgfag trafikk, MIND-senteret mm</li> <li>Tilskudd gjennom NFTU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Et bredt TS-arbeid som inkluderer alle brukere av fylkesvegnettet</li> <li>Samarbeidsforum med ulike eksterne aktører</li> <li>Trygge skoleveger og områder der barn ferdes og at barn er synlig i trafikken.</li> <li>Øke andel trafikanter som tar trygge valg i trafikken</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Antall kommuner som har Hjertesoner rundt skolene.</li> <li>Antall skoler som har trafiksikkerhetsopplæring, valgfag trafikk og benytter MIND-senteret</li> </ul>
Trafikksikre kommuner og fylkeskommune	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbeide for at samtlige kommuner i Nordland skal bli trafikksikre kommuner og med egen trafiksikkerhetsplan som bidrar til å nå nasjonale og regionale mål, jfr. Regionvekstavtalene.</li> <li>Få regodkjenning av NFK som trafikksikker fylkeskommune i 2025.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sikre at kommunene jobber systematisk med trafiksikkerhet.</li> <li>Kommunene skal ha trafiksikkerhetsplaner som bidrar til å nå nasjonale og regionale mål om reduksjon i alvorlige trafikkulykker.</li> </ul>	Fylkeskommunalt tilskudd til Trygg Trafikk for å bistå kommunene i arbeidet	2022 - 2026	Antall godkjente trafikksikre kommuner med referanseår 2021
Styrke tilskuddsordning gjennom NFTU	Avsette mer midler til søknadsbasert tilskuddsordning til fysiske trafiksikkerhetstiltak gjennom NFTU. Kommunene forpliktet til delfinansiering gjennom egenandel.	Styrke trafiksikkerhetsarbeidet	Forutsetter økte driftsrammer		Tilskuddsmidler. pr år
Det vises videre til Delmål 3.2 under klima og miljø og tiltak under strategi 3.2.4 og 3.2.5.					

## 5. Næringstransporter

### 5.1. Hovedmål: Øke konkurranseevnen for næringslivet i Nordland.

Nordland fylkeskommune har som regional samfunnsutviklingsaktør ansvar for å tilrettelegge for næringsutvikling i fylket. Fylkeskommunen vil arbeide politisk inn mot sentrale myndigheter, f.eks. gjennom innspill til Nasjonal transportplan, statsbudsjetter, høringer og andre påvirkningsarenaer, for å legge til rette for å øke konkurranseevnen til næringslivet i Nordland.

Det er stor aktivitet i næringslivet over hele fylket. Flere av bedriftene utvider sine virksomheter. Det pågår også flere større etableringer og planlegging for nye næringsvirksomheter og nye industrier, særlig innen det grønne skifte og Nordland kan bli en av de viktigste grønne regionene i Europa, med den unike industrielle kompetanse, kombinert med fornybar energi, naturressurser og tilgang til egnede arealer. Større industrietableringer er under etablering og i planleggingsfasen, bl.a. skjer dette i Rana, Narvik, Vefsn, og Meløy. Slike virksomheter vil bl.a. være battericellefabrikker, grønn stålproduksjon, hydrogen- og ammoniakkproduksjon, karbonfangst og bruk, datasenter og bruk av karbon i industriproduksjon. Økt produksjon og flere arbeidsplasser krever velfungerende transportsystemer for gods- og persontransporter. Fylkeskommunen vil følge utviklingen i næringslivet og arbeide for å legge til rette for gode transportløsninger.

Det er behov for å vurdere nye strekninger for åpning for lengre og tyngre kjøretøy på vegnettet (modulvogntog). Dette vil være virkningsfulle tiltak for å øke effektiviteten på veg, men også bidra til mindre utslipp fra godstransport.

Å ta i bruk teknologiske og digitale løsninger - intelligent transportsystem (ITS) – vil gi en mer effektiv trafikkavvikling, økt trafiksikkerhet og tilrettelegging for framtidens transportsystem.

For å bedre yrkessjåførenes arbeidsforhold og styrke trafiksikkerhet er det viktig å legge til rette for flere døgnhvileplasser. De lange transportstrekningene er langs de statlige vegene og døgnhvileplassene bør derfor i hovedsak legges langs dette vegnettet.

Fylkeskommunene har forvaltningsansvaret for offentlig støtte til bredbåndsutbygging bevilget over statsbudsjettet («bredbåndsstøtteordningen»). Dette er en virkemiddelordning for å stimulere til utbygging av bredbånd i områder hvor det ikke er kommersielt lønnsomt å bygge ut slik digital infrastruktur.

Reduserte utslipp fra transportsektoren er avgjørende for å nå regionale og nasjonale klimamål. Det er derfor viktig å arbeide for økt overføring av godstransporter fra veg til bane og sjø. Det er stort behov for klimavennlige tiltak, øke kapasitet, vedlikeholde og modernisere jernbanenettet inkl. terminaler for å styrke jernbanens konkurransekraft. Det er også behov for bedre tilrettelegging for sjøtransporter. Jernbaneforum Nord vil arbeide sammen med andre aktører for bedre rammebetingelser og godsvekst på bane og sjø.

Det fraktes i dag gods både på kystgodsruten, ferjene og hurtigbåtene langs Nordlandskysten. En stor utfordring for utvikling av miljøvennlige hurtigbåter er å utvikle design og teknologi som resulterer i vektbesparelser. Det vil være utfordrende å utvikle fremtidens hurtigbåter som kan ta med seg tyngre gods og samtidig stille krav til lavutslipp og rask framføringstid. Fylkeskommunen vil utarbeide en helhetlig plan for fremtidens sjøgodstransporter og hvilke typer transporttjenester som skal tilbys bedrifter og befolkning i regi av fylkeskommunen.

Det er behov for jevnlig oppdateringer av kunnskapsgrunnlaget for næringsliv og godsstrømmer i fylket. Et slikt kunnskapsgrunnlaget er et viktig verktøy i arbeidet for fremtidige transportvurderinger innenfor fylkeskommunens ansvarsområder og påvirkningsarbeid inn mot statlige transportsystemet, slik som innspill til Nasjonal transportplan.

Det skal utarbeides et faglig kunnskapsgrunnlag som utreder problemstillinger og drøfter utfordringer og muligheter for utvikling av viktige næringstransportkorridorer på fylkesvegnettet. Dette vil være viktig grunnlag for fremtidige prioriteringer av næringsveger og ved rullering av neste RTP.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

## 5.2 Delmål: Nordland skal ha et funksjonelt, fremtidsrettet og bærekraftig transportsystem som stimulerer til næringsutvikling.

### 5.2.1 Fells for alle strategier:

Oppdatere Nærings- og godsstrømsanalyse for Nordland.	Kartlegge næringsstruktur og godsstrømmer basert på offentlig tilgjengelig statistikk, kunnskapsgrunnlag og intervju med næringsaktører, distributører, transportører m.m.	Kunnskapsgrunnlag om næringsliv, godsstrømmer og transportformer - fra produsent til marked.	Prosjektfinansiering.	Oppdatering innen 2025	Rapport.
Faglig kunnskapsgrunnlag om fylkeskommunale næringsveger.	Oppdatere kunnskapsgrunnlag om flaskehalsar, framkommelighetsutfordringer m.m. på fylkesvegnettet for næringstransporter.	Grunnlag for prioriteringer av drift, vedlikehold, utbedring og fornying av næringstransportkorridorer som grunnlag for neste RTP.	Ordinært driftsbudsjett.	2023 - 2025	Rapport
Digital infrastruktur	Arbeide for tilgang av en stabil og god bredbåndsdekning i fylket.	Effektiv og god digital kommunikasjon.	Offentlig støtteordning til bredbåndsutbygging i områder som ikke er kommersielt grunnlag for investering.	2022 - 2033	
Bedre rammebetingelser for godstransporter	Politisk påvirkningsarbeid for å bedre rammebetingelser for effektive og klimavennlige godstransporter gjennom hele transportkjeder	Effektive og miljøvennlige godstransporter			

### 5.2.2 Strategi: Styrke godstransport på veg ved å bedre framkommelighet, regularitet, tilgjengelighet, sikkerhet og redusere transporttid:

Modulvogntog-strekninger	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avklare fylkesveg-strekninger som kan åpnes for modulvogntog, uten at trafikksikkerhet og trygghet for andre trafikanter forverres.</li> <li>• Arbeidet skjer i dialog med transportnæringen og andre relevante aktører.</li> </ul>	Transporter med lastebil kan tilbys reduserte kostnader og med mindre miljøbelastninger.		Pågår	Antall km åpne strekninger.
Intelligente transportsystemer (ITS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økt bruk av ITS som virkemiddel for å øke trafikksikkerheten, gi mer effektiv trafikkavvikling og bedre informasjon til trafikanter</li> <li>• Gjøre vegtransport mer klima- og miljøvennlig.</li> </ul>	Effektiv og tryggere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.		Pågår	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Status for pågående og planlagte aktiviteter.</li> <li>• Vurdering av videre utvikling innen digitalisering og teknologi</li> </ul>

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
Døgnhvileplasser og rasteplasser langs hovedtransportkorridorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeide for flere døgnhvileplasser og rasteplasser.</li> <li>• Gjelder spesielt for de lengre, sammenhengende og viktige statlige transportkorridorer.</li> </ul>	Trafikksikkerhet og arbeidsmiljø		2022 -2033	Antall nye rasteplasser

Det vises videre til Delmål 4.2, 4.3 og 4.3 under kapittel om fylkesveg og strategier og tiltak under disse delmålene

**5.2.3 Strategi: Øke kapasitet, bedre regularitet, frekvens og redusere kostnader og transporttid på jernbane:**

**5.2.4 Strategi: Arbeide for bedre samhandling i transportkjeden og sammenhengende transportkorridorer. Videre å sikre moderne, effektive, miljøvennlige og helhetlige koplinger mellom transportformene – Intermodale knutepunkt:**

**5.2.5 Strategi: Styrke miljøvennlig godstransport på sjø ved å bedre tilgjengelighet, framkommelighet, effektivitet, regularitet og sikkerhet:**

Jernbaneforum Nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samarbeid mellom Nordland fylkeskommune, kommuner, Interkommunale politisk råd, transportetater, nærings- og arbeidsliv m.fl.</li> <li>• Følge opp jernbaneforumets Handlingsprogram 2019-2022.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fremme modernisering og kapasitetsøkning knyttet til gods- og person-transporter på Nordlandsbanen og Ofotbanen</li> <li>• Utvikling av Nord-Norgebanen.</li> </ul>	Bevilgning til drift av jernbaneforumet	Pågår Løpende	
Arbeide for økt overføring av gods fra veg til bane og sjø	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Følge opp regionale, nasjonale og internasjonale mål.</li> <li>• Arbeide for å tilrettelegge for fortsatt godsvekst på bane, bedre regional distribusjon («first/last mile»), terminalutvikling langs korridoren og arbeide med å bedre rammevilkår for godstransporter – bane og sjøtransporter.</li> <li>• Samarbeidsprosjekter som «AceGreen III» og Pilotprosjekt «Godstogtransport Narvik-Haparanda/Tornio»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skape vekst for gods på bane og sjø</li> <li>• Øke andelen jernbanetransporter til og fra Nordland.</li> </ul>	Tettere samarbeid mellom forvaltning, utviklingsaktører, næringsliv, distribusjon- og logistikk m.fl.	Pågår Løpende	
Helhetlig plan for sjøgodstransporter	Fylkeskommunen vil utarbeide en helhetlig plan for fremtidens sjøgodstransporter og hvilke typer transporttjenester som skal tilbys bedrifter og befolkning i regi av fylkeskommunen	Effektive og mer miljøvennlige godstransporter		Løpende	

**5.2.6 Strategi: Arbeide for å legge til rette for bærekraftig flyfrakt av sjømat og annet gods:**

**5.2.7 Strategi: Arbeide for enklere og mer effektive passeringer av landegrensener og døgnåpne tollstasjoner:**

Det vises her til tiltak under 5.2.1

**5.2.8 Strategi: Bedre ferjekapasitet, ferjemateriell, åpningstider og frekvens med grunnlag i næringslivets transportbehov:**

Det vises her til delmål 6.2 og 6.3 under mobilitet og kollektivtransport og tiltak under strategi 6.2.1, 6.3.1, 6.3.2 og 6.3.3

**5.2.9 Strategi: Øke produktivitet gjennom enklere arbeids- og pendlerreiser:**

Det vises her til: Delmål 3.2 under Klima og miljø og tiltak under strategi 3.2.4, 3.2.5,

Delmål 4.2 under fylkesvegnettet og tiltak under strategi 4.2.2

Delmål 6.2 og 6.3 under mobilitet og kollektivtransport og tiltak under strategi 6.2.1, 6.3.1, 6.3.2 og 6.3.3

## 6. Mobilitet og kollektivtransport

### 6.1 Hovedmål: Nordland skal ha et tilgjengelig, pålitelig, sikkert og bærekraftig mobilitetssystem for samfunns- og næringsliv.

Fylkeskommunen har flere målsettinger med sitt kollektivtilbud. Busser, hurtigbåter og ferjer binder fylket sammen. Det er et mål at flest mulig skal ha et godt og helhetlig mobilitetstilbud i hele fylket, innenfor gitte økonomiske rammer. Det legges til rette for et best mulig tilbud til de reisende, med hensyn til pålitelighet, reisetid, frekvens, sikkerhet, komfort, tilgjengelighet og universell utforming. Kollektivtransport er en effektiv transportavvikling i byene og kan bidra til å gjøre befolkningen mindre avhengig av bilbruk. Kollektivtrafikkens viktigste bidrag til å redusere klimautslipp er å få flest mulig til å sette fra seg bilen, og dernest å redusere klimagassutslippene fra kollektivtransporten – både for ferje, buss og hurtigbåt.

Fylkeskommunen arbeider kontinuerlig med informasjon, produktutvikling og markedsføring av kollektivtilbudet i Nordland. I tillegg er det fokus på bedre harmonisering av reiseinformasjon, reiseplanlegging og billetteringsløsninger.

Det er behov for å løse transportbehovene i distriktene på nye og mer effektive måter som gir mulighet for et bedre tilbud, for eksempel gjennom å utvikle fleksible transportløsninger. Også i byer og tettsteder jobbes det med utvikling av nye bestillingsordninger som skal gi et mer fleksibelt innrettet transportsystem.

Det er flere større industriprosjekter og offentlige virksomheter under etablering og i planleggingsfasen i Nordland. Det forventes betydelig flere nye arbeidsplasser, befolkningsvekst og bygging av nye boliger på disse stedene. Dette skaper økte og nye transportbehov. Fylkeskommunen følger denne utviklingen og vil arbeide for å tilpasse kollektivtilbudet til nye behov.

Covid-19 har endret folks reise- og arbeidsvaner og dette har ført til langt færre kollektivreisende. Det er for tidlig å si hvordan reisebehovene og -vanene endrer seg på lang sikt, men det vil være behov for tiltak, både for å få flere reisende tilbake til kollektivtransporten eller andre miljøvennlige transportløsninger og å tilpasse tilbudet til den endrede etterspørselen. Fylkeskommunen må fortløpende vurdere tilpasninger i kollektivtilbudet.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
<b>6.2 Delmål: Sikkert, tilgjengelig og pålitelig mobilitet i hele Nordland.</b>					
<i>6.2.1 Strategi: Tilrettelegge for et pålitelig, sikkert og tilpasset kollektiv- og skoleskysstilbud til brukernes behov:</i>					
Etablere beredskapsordninger	Utarbeide faste tiltakspunkter ved driftsavvik på utvalgte samband.	Bidra til et mer forutsigbart tilbud	Kan medføre økte kostnader	2022 - 2033	Regularitet
Varslingsrutiner ved avvik	Forbedre dagens varslingsrutiner i samarbeid med operatørene.	Forbedre informasjonen ved avvik		2022 - 2033	
Robuste ruteplaner	Utarbeide ruteplaner hvor korrespondanser blir mindre sårbare ved for eksempel dårlig værforhold.	Lage et mindre sårbart rutetilbud		2022 - 2033	
Sanntidsinformasjon	Iverksette sanntidsinformasjon på alle buss, båt og ferjeruter i Nordland.	Mer presis ruteinformasjon	Krav tas inn i nye anbud	Pågår. Gjennomført innen 2028	Antall ruter og samband med sanntidsinformasjon

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
Høring ved større ruteendringer	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennomføre høringsrunder i forkant av større ruteendringer.</li> <li>Ha jevnlig samferdselsmøter med kommuner og regionråd, herunder følge opp inngåtte regionvekstavtaler.</li> </ul>	Bedre tilrettelagt tilbud		Løpende	

**6.2.2 Strategi: Bedre samordning av mobilitetstjenester mellom ulike offentlig kollektivtilbud og private transporttjenester, samt å legge til rette for sømløse reiser:**

Utvikle og implementere ny app for buss og hurtigbåt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utvikle og lansere ny app som både inneholder ruteinformasjon og billett kjøp.</li> <li>Felles app for både buss og hurtigbåt.</li> </ul>	En enklere reise.	Inngår i prosjekt "Reis digital plattform".	2022 - 2023	
Ny billetteringsløsning for buss og hurtigbåt	Utvikle og implementere ny ombordsalgsløsning for buss og hurtigbåt	Mer fremtidsrettet billetteringsløsning	Inngår i prosjekt "Reis digital plattform".	2023 ->	

**6.2.3 Strategi: Ved trafikknutepunkt og holdeplasser skal universell utforming, trafiksikkerhet og effektivt bytte mellom transportmidler prioriteres:**

Forbedret publikumsinformasjon om overgangsmuligheter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennom ny salgskanal (app) informere bedre om overgangsmuligheter. Bl.a. med forbedret kartløsning.</li> <li>Etablere faste korrespondanser i reiseplanleggeren.</li> </ul>	Mer relevans og en enklere reise.	Inngår i prosjekt "Reis digital plattform".	2022 -2023	
--	---	-----------------------------------	---	------------	--

**6.2.4 Strategi: Stille krav til universell utforming av busser, hurtigbåter og ferjer:**

Universell utforming buss, båt og ferge	Sikre universell utforming gjennom krav i konkurransegrunnlag ved anbudsutlysning	Gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for alle	Stille krav ved anbudsutlysning	2022 ->	
---	---	---	---------------------------------	---------	--

## 6.3 Delmål: Få flere til å benytte kollektivtransport.

**6.3.1 Strategi: Mobilitetstjenester skal være tilgjengelige, brukervennlige, universelt utformet og tilrettelagt for alle trafikanter:**

**6.3.2 Strategi: Holdningsskapende tiltak for å få flere til å bruke kollektivtransport:**

**6.3.3 Strategi: Markedsføre de samlede kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester:**

Bedre informasjon og markedsføring	Videreutvikle informasjon og markedsføring av tilbudet.	Mer relevans og en enklere reise.		2022 -2025	Flere reisende
------------------------------------	---	-----------------------------------	--	------------	----------------

**6.3.4 Strategi: Tilpasse mobilitetstjenestene til nye reisevaner og preferanser:**

Vurdere tilleggstjenester inn i egne salgskanaler	Vurdere tilleggstjenester som f.eks delingsbiler/sykler etc.	Enklere reise. Flere reisende.	Kostnader ved utvikling og implementering av nye tjenester i salgskanalerne.	2023 -2025	
---	--	--------------------------------	--	------------	--

**6.3.5 Strategi: Ta i bruk nye digitale løsninger som gjør det enklere og effektivt å reise kollektivt:**

Det vises her til strategi 6.2.2 og tiltak under denne strategien.

## 7. Finansiering og god samfunnsnytte

**7.1 Hovedmål: Nordland skal innrette ressursbruken i samferdselssektoren effektivt og gi god samfunnsnytte.**

Det er et behov for å styrke finansiering av veg og samferdsel i Nordland fylkeskommune for å nå målene om et bedre fylkesvegnett med mindre vedlikeholdsetterslep, overgang til

miljøvennlige løsninger og et bedret samferdselstilbud for befolkning og næringsliv. Samtidig må man også se på hvordan de tilgjengelige midlene kan brukes på en smartere og mer effektiv måte.

Fylkesvegnettet har store behov for å redusere vedlikeholdsetterslepet, fjerne flaskehals, utbedre krevende fjelloverganger og nye fastlandsforbindelser. Fylkeskommunen rår ikke over tilstrekkelige midler for å kunne dekke behovene. Dersom flere store prosjekter skal kunne igangsettes i planperioden, må fylkeskommunen tilføres nye statlige midler ut over dagens overføringer.

I nasjonal transportplan er det lagt opp til en statlig tilskuddsordning for fylkesveger, med en gjennomsnittlig årlig ramme på i underkant av 4,4 mrd. kr. Dersom regjeringen følger opp disse planene og Nordland får sin andel av midlene, vil dette ha stor betydning for hvilke prosjekter som kan realiseres i årene framover. En annen mulighet er å få prosjekter godkjent inn under ferjeavløsningsordningen, hvor det kan være potensiale til en betydelig merfinansiering. Brukerbetaling gjennom innføring av bompenger eller annen lokal medfinansiering på enkelte strekninger kan også være en viktig kilde til merfinansiering. Store og nødvendige løft knyttet til det grønne skiftet i samferdselssektoren og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften må også sikres statlig medfinansiering, dersom det skal være mulig å møte forpliktelsene på disse områdene.

En mer langsiktig, helhetlig og overordnet tilnærming til investeringsbehovene kan bidra til bedre sammenheng og effektivitet i prosjekter og tiltak som iverksettes. Det legger derfor opp til porteføljestyling av prosjekter for å bedre styringen og gi bedre utnyttelse av ressursene innenfor gitte økonomiske rammer og målsetninger.

Tiltakene i dette kapittelet skal bidra til styrket finansiering og bedre ressursbruk av tilgjengelige midler, for å oppnå økt nytte for samfunn og næringsliv i Nordland.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
--------	-----------------------	------------------	------------------------------	---------	------------------------

## 7.2 Delmål: Effektiv ressursbruk og mer for pengene i transportsektoren.

7.2.1 Strategi: Prioritere tiltak etter hvilke utfordringer som skal løses til det beste for samfunns- og næringsliv på en kostnadseffektiv måte:

7.2.2 Strategi: Legge opp til en trinnvis utvikling av lengre strekninger i prioriterte transportkorridorer basert på en kombinasjon av utbedrings-, vedlikeholds- og fornyingstiltak:

Definere prioriterte transportkorridorer	Avklare hvilke transportkorridorer i fylket som er viktigst for næringsliv og samfunn, og som derfor skal prioriteres for en trinnvis og samlet utvikling.	Få en raskere utbedring av de viktigste transportkorridorene.	Gjøres innenfor avsatte midler, men gir mulighet for et mer målrettet fokus.	løpende	
Se utbedrings-, vedlikeholds- og fornyingstiltak i sammenheng	Ha et samlet og helhetlig fokus på bruk av midler og gjennomføring av tiltak i prioriterte transportkorridorer.	Mer nytte for pengene når tiltakene ses i en helhetlig sammenheng.	Bedre nytte fra budsjetterte midler.	løpende	
Vurdere økt bruk av totalentrepriser, samspillskontrakter mm	Entreprenør involveres tidligere i plan- og prosjekteringsfasen og bidrar dermed mer til å finne effektive løsninger.	Effektivisering og kostnadsreduksjon.	Drifts- og investeringsmidler.	løpende	

7.2.3 Strategi: Legge til grunn porteføljestyling som sikrer en helhetlig, bærekraftig og langsiktig planlegging:

Porteføljestyling av prioriterte prosjekter innenfor vedtatt ramme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Porteføljestyling gjennom fortløpende prioriteringer og rekkefølge mellom prosjekter samlet i en portefølje, basert på ny oppdatert kunnskap og sikre effektiv gjennomføring.</li> <li>Ha en systematisert oversikt over våre prosjekter slik at vi har en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimalisere framdrift og bruk av budsjettmidler</li> <li>Gjøre det lettere å foreta en felles strategisk prioritering.</li> </ul>	Skjer innenfor vedtatt portefølje og budsjetter.	løpende	
---	--	---	--	---------	--



Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
	portefølje hvor det er enkelt å foreta tverrgående prioriteringer og samordning				

**7.2.4 Strategi:** Ta i bruk ny og smartere teknologiske løsninger som bidrar til enklere og tryggere transport med lavere utslipp i transportsektoren:

Fleksible varslingskilt om trafikale forhold på vegnettet	Fleksible varslingskilt som opplyser trafikantene tidligst mulig om evt. vegstegninger, kolonnekjøring, føreforhold o.l.	Bedre planlegging av kjørerute og lavere utslipp.		2022 - 2033	
---	--	---	--	-------------	--

Det vises ellers til delmål 3.2 under klima og miljø og tiltak under strategi 3.2.1, 3.2.2 og 3.2.3

### 7.3 Delmål: Øke statens bidrag til transportsektoren i Nordland.

**7.3.1 Strategi:** Arbeide for at staten finansierer lovpålagte oppgaver og ansvarsoverføringer fra stat til fylkeskommunen fullt ut:

**7.3.2 Strategi:** Arbeide for økte bevilgninger til å ruste opp og drifte fylkesvegnettet, skredsikringstiltak, tunnelsikkerhet og å gjennomføre det grønne skiftet innenfor kollektivsektoren:

Politisk påvirkningsarbeid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tydeliggjøre Nordlands behov og utfordringer opp mot styrende myndigheter.</li> <li>• Samarbeide med andre viktige aktører for å oppnå felles løsninger.</li> </ul>	Sikre at både Nordland spesielt og øvrige fylkeskommuner får tilstrekkelig finansiering for ivaretagelse av overførte oppgaver og ansvar		løpende	
Arbeide for statlig finansiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeide for statlig finansiering av oppgaver som gir Nordland fylkeskommune betydelige merkostnader og lovnader gitt i Hurdalsplattformen. Dette innebærer tilskudd til fylkesvegnettet, finansiering av skredsikringstiltak, oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften og tilrettelegging for null- og lavutslippsløsninger.</li> </ul>	Sikre tilstrekkelige midler til gjennomføring av viktige og pålagte oppgaver.		løpende	

### 7.4 Delmål: Igangsette selvfinansierende prosjekter.

**7.4.1 Strategi:** Utrede og ta i bruk brukerfinansiering, fergeavløsningsmidler, annen statlig finansiering og andre finansieringskilder der dette gir raskere realisering av prosjekt som bygger opp under RTPs målsettinger:

Vurdere aktuelle prosjekt som har stor grad av selvfinansiering	Vurdere hvilke prosjekter i fylket som kan motta tilstrekkelig finansiering fra bompenger, ferjeavløsningsmidler etc. slik at det da er mulig å realisere prosjekter som ellers ikke ville hatt finansiering	Klargjøre om tiltak kan igangsettes på bakgrunn av ekstra finansiering fra andre tilgjengelige kilder	Avklare om det er mulig å få på plass tilstrekkelig ekstra finansiering til å gjennomføre prosjekter som ellers ikke ville hatt finansiering.	løpende	
---	--	---	---	---------	--

**7.4.2 Strategi:** God samordning med eksterne for å sikre delfinansiering til infrastrukturprosjekter gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler:

Ta i bruk rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler	I planprosesser initiert av andre aktører må det tas inn nødvendige krav i planbestemmelsene - rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler	Sikre iverksettelse av nødvendige tiltak og at kostnader tas av eksterne når dette er rimelig			
Prioritere tiltak med ekstern finansiering	Prosjekter hvor man inngår avtaler om ekstern medfinansiering (bompenger, øvrig delfinansiering) skal prioriteres i fylkeskommunes budsjett- og økonomiplaner.	Ekstern medfinansiering vil kunne realisere flere prosjekt		løpende	

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Kommentarer/ finansiering	Periode	Styrings- indikator
<b>7.5 Delmål: Sikre et godt og anstendig arbeidsvilkår i offentlige anskaffelser.</b>					
<i>7.5.1 Strategi: Stille strenge krav til anstendig lønns- og arbeidsvilkår til leverandører av tjenester, varer og byggeoppdrag:</i>					
Stille krav til anstendige lønns- og arbeidsvilkår i kontraktene	Henviser til NFKs innkjøpspolicy og øvrige offentlige regler.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Har rutiner for å følge opp.</li> <li>• Ha ressurser til å gjennomføre revisjoner hos leverandørene - øke intensitet på revisjoner av leverandørsiden.</li> </ul>	Følger i dag de anbefalte seriositetsbestemmelsene.		
Etablere samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidslivskriminalitet.	Etablere et løpende samarbeid som forsterker og utvikler effekten av partenes tiltak mot arbeidsmarkeds kriminalitet.	Samarbeid om utveksling av opplysninger for å sikre seriøse leverandører/ underleverandører som opptrer i samsvar med norsk skatte- og avgiftslovgivning.			

## 8. Nasjonale ansvarsområder

**8.1 Hovedmål: Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.**

Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) viser en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport for de neste tolv årene, med spesiell vekt på prioriteringer av tiltak og prosjekter i de første seks årene. Planen omhandler både drift, vedlikehold og investeringer. Transportplanen rulleres hvert fjerde år.

Statens vegvesen (SVV) har utarbeidet en gjennomføringsplan for den første seksårsperiode av gjeldende NTP. Planen beskriver hvordan SVV skal prioritere midlene og oppnå målene innenfor sitt ansvarsområde i NTP. Kystverket har også utarbeidet et handlingsprogram for de første seks årene.

Endelige økonomiske rammer og prioriteringer av NTP prosjekter for det enkelte året fastsettes når Stortinget vedtar statsbudsjettetene.

Regjeringen vil legge fram ny stortingsmelding om NTP 2026-2037 til Stortinget våren 2025. Arbeidet med neste NTP er allerede godt i gang. Det arbeides med en konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge (KVU), og Regjeringen har høsten 2021 besluttet å igangsette en konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen (KVU). KVUene skal ferdigstilles sommeren 2023, og vil være viktig grunnlag til kommende NTP.

Underveis er fylkeskommunene, Statsforvalterne, Sametinget og Bane Nor trukket inn i arbeidet, og næringsliv, transportører, innbyggere og interessegrupper blir også involvert.

Nordland fylkesting vedtok i april 2020 konkrete innspill til prioriteringer av prosjekter og tiltak til gjeldende NTP 2022-2033. Fylkeskommunen hadde i forkant kjørt en grundig prosess med

kommuner, regionråd, næringsliv, arbeidsliv og andre relevante aktører før fylkestingets behandling.

Fylkeskommunen vil følge opp fylkestingets vedtak ved årlige statsbudsjetter og andre naturlige arenaer tilknyttet oppfølging av NTP. Det vil også legges frem for fylkestinget oppdaterte forslag til prioriteringer av tiltak og prosjekter til kommende NTP 2026-2037.

Tiltak	Beskrivelse av tiltak	Tiltakets formål	Periode	Styringsindikator
<b>8.2 Delmål: Helhetlig utvikling av transportkorridorer med bedre fremkommelighet, høy pålitelighet, kortere reisetider og bedre samhandling i transportkjeden.</b>				
<i>Strategi 8.2.1: Legge til grunn «Fra kyst til marked»-strategi i prioriteringer av transportløsninger:</i>				
<i>Strategi 8.2.2: Arbeide for utbygging, drift og vedlikehold av veg- og jernbanenettet slik at vedlikeholdsetterselepet reduseres, øke trafiksikkerhet, kapasitet, pålitelighet, tilgjengelighet, regularitet, driftssikkerhet, redusere transporttider og at det tas høyde for forventede klimaendringer:</i>				
<i>Strategi 8.2.3: Arbeide for farvannsutbedringer, tiltak i havner og fiskerihavner som er fremtidsrettete, konkurransedyktig og sikre:</i>				
<i>Strategi 8.2.4: Arbeide for en moderne og miljøvennlig luftfart, og sikre en fremtidsrettet lufthavnstruktur:</i>				
<i>Strategi 8.2.5: Arbeide for effektive, moderne og miljøvennlige godsterminaler og gode helhetlige koplinger mellom veg, bane, sjøtransport og luftfart – Intermodale logistikk-knutepunkter:</i>				
Følge opp Nordland fylkesting sine prioriteringer av prosjekter og tiltak til Nasjonal transportplan 2022-2033 (FT-sak 048/2020)	Politisk påvirkningsarbeid, innspill til statsbudsjetter, utarbeidelse av høringsinnspill, deltakelse på høringer, deltakelse i KVU-Nord-Norge m.m.	Prosjekter og tiltak som er spilt inn til Nasjonal transportplan realiseres.	2022 - 2025	Status for igangsatte prosjekter.
Innspill til Nasjonal transportplan 2026 -2037	Involvere kommuner, regionråd, næringsliv, arbeidsliv og andre organisasjoner i Nordland til fylkeskommunens arbeid med innspill til prioriteringer av prosjekter og tiltak.	Prosjekter og tiltak som skal bidra til at Nordland skal ha et helhetlig og miljøvennlig transportsystem som bidrar til god framkommelighet, trygg og effektiv mobilitet for samfunns- og næringsliv.	2024 - 2025	Status for prioriterte prosjekter.

### 8.3 Delmål: Et moderne og fremtidsrettet kollektivtilbud.

*Strategi 8.3.1: Arbeide for et flytilbud og togtilbud som gir akseptable billettpriser, kapasitet, frekvens, ruteføring, tilfredsstillende transportmateriell og korrespondanse med det øvrige kollektivtilbudet:*

Samhandling mellom ulike innkjøpere av offentlig transporttjenester.	Godt samarbeid/samhandling mellom ulike innkjøpere av offentlige transporttjenester, slik som fylkeskommuner, Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og andre relevante aktører.	Enklere reisehverdag og tilpasset brukernes transportbehov.	2022- 2033	
--	--	---	------------	--

## 9. Investeringsprosjekt

### 9.1 Innledning

Handlingsprogrammet viser prioriterte tiltak med kostnader den kommende 12-årsperioden. I første seksårsperiode er det prioritert konkrete prosjekt. I siste periode er det i hovedsak avsatt midler til overordnede porteføljer.

Handlingsprogrammet danner grunnlaget for de årlige budsjettprosessene og prioriteringene i de årlige oppdateringene av den fireårige økonomiplanen.

### 9.2 Kostnader

Kostnadstallene som er lagt inn i handlingsprogrammet er på et svært grovt og overordnet nivå. Mer detaljert planlegging vil derfor kunne medføre at både tiltak og kostnad endres, og dette igjen til endring i prioriteringene.

For prosjektene som har vedtatt reguleringsplan har man mer detaljkunnskap om konsekvensene av tiltaket og kostnadene har dermed større sikkerhet. Mest nøyaktige kostnader får man imidlertid når all prosjektering er ferdig, og konkurransegrunnlaget/byggeplan er utarbeidet. Men også her kan kostnadene øke på grunn av markedsendringer eller uforutsette hendelser underveis i byggeperioden

### 9.3 Økonomiske rammer og handlingsrom

Det er forutsatt ei investeringsramme for hele planperioden på i underkant av 10 mrd. kr. I perioden 2022-27 er imidlertid 2,2 mrd. kr bundet opp til igangsatte tiltak. Rammene tar utgangspunkt i dagens kjente forutsetninger for befolkningsutvikling og Nordland fylkeskommunes inntektsgrunnlag. Beregningen går ut fra at ingen vesentlige forutsetninger endres. Rammene er utarbeidet ut fra vedtatte nøkkeltall for resultat-, gjelds-, og fondsgrad.

Det er forutsatt at statlige tilskudd Nordland fylkeskommune i dag får til skred- og rassikring og oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften videreføres i hele planperioden. Utover dette er det ikke innarbeidet statlig tilskudd eller medfinansiering.

### 9.4 Ekstern medfinansiering

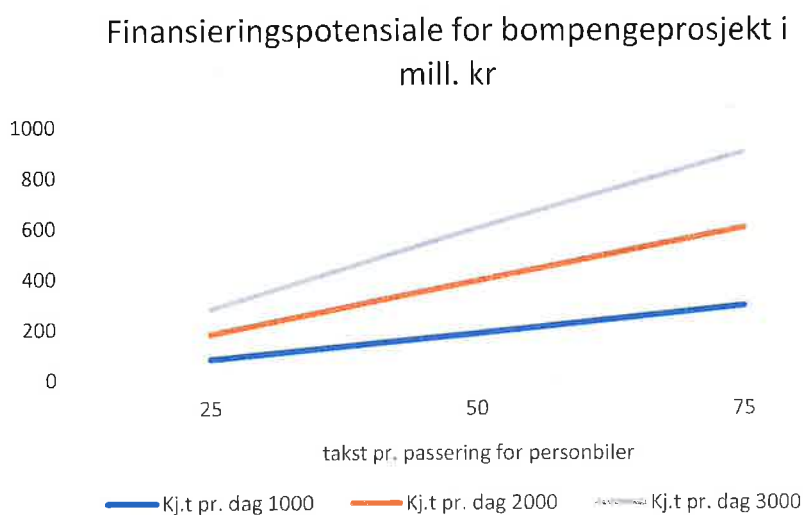
Ekstern finansiering vil kunne bidra til at det blir lettere å realisere prosjekt og gjør det mulig å komme tidligere i gang med flere prosjekt som det ellers ville tatt lengre tid å gjennomføre. Det er forutsatt ekstern finansiering på tre prosjekt i handlingsprogrammet, men andre prosjekt kan også prioriteres opp i perioden dersom det oppnås ekstern medfinansiering. Ekstern medfinansiering kan være:

- Brukerbetaling, i form av for eksempel bompenger.
- Lokal medfinansiering, i privat eller offentlig regi.
- Ferjeavløsningsmidler.
- Statlig medfinansiering.

For å få satt i gang et større vegprosjekt på fylkesveg, må de lokale politikerne i kommunene og fylket gjøre et prinsippvedtak om få delfinansiert utbyggingen med bompenger. Bruk av bompenger skal i siste instans godkjennes av Stortinget. Fram til endelig stortingsvedtak er det mange prosesser som skal gjennomføres, både i kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Bypakke Bodø del 1 delvis finansieres med bompenger og det er også forutsatt at del 2 bompengefinansieres. Det forutsettes også egenfinansiering/bompengefinansiering for å realisere hele fv. 17 Ørnes-Glomfjord og utbedring av fv. 810 Bustneslia.

Det er gjennomført en forenklet vurdering av muligheten for bompengefinansiering ved utbyggingsprosjekt på fylkesveg i Nordland. Vurderingen er gjort med de forutsetningene som er vanlig for rentesats, trafikkvekst m.m., og det er forutsatt 10 % tungbilandel og 15 års innkrevningstid. Ca. 100 mill. kr vil gå til innkrevings- og rentekostnader. Med lav trafikk og takst vil dette være uforholdsmessig mye, sammenlignet med hva som går til finansiering av prosjektet. I praksis er bompengepotensialet marginalt for veger med gjennomsnittlig antall kjøretøy under 1000 pr. dag og lav bomtakst. Før eventuelle prinsippvedtak om bompengefinansiering må det utarbeides beregninger av bompengepotensialet for det aktuelle prosjektet.

#### Finansieringspotensiale i millioner 2022 kroner.



Et ferjeavløsningsprosjekt innebærer at det blir bygd et nytt vegsamband, vanligvis ei bru eller en undersjøisk tunnel som erstatter hele eller deler av et ferjesamband. Fylkeskommunene kan ved bruk av ferjeavløsningsmidler delfinansiere slike prosjekt ved at man i inntil 45 år beholder statlige overføringer for det aktuelle ferjesambandet, fratrukket økningen i overføringer for drift og vedlikehold av vegen som erstatter fergesambandet.

Statlig medfinansiering kan være aktuelt for omfattende utbyggingsprosjekt som vil være svært kostnadskrevende for fylkeskommunen, for eksempel fastlandsforbindelser, fjordkryssinger og det grønne skiftet. Nordland fylkeskommune har ikke økonomisk handlingsrom til å gjennomføre slike store prosjekt uten statlig medfinansiering, uten at det vil få betydelige konsekvenser for tjenestetilbud og andre viktige investeringsbehov i fylkeskommune.

### 9.5 Tiltak og prioriteringer

Tiltak og prioriteringer er gjort med utgangspunkt i regional transportplan 2018-2029 og økonomiplan 2022-2025, samt offentlige utredninger og rapporter. Nordland fylkeskommune har hatt to omfattende innspillsrunder med kommuner, regionråd og øvrige aktører til arbeidet med rullering av regional transportplan. Innspillene som har kommet er betydelig vektlagt i prioriteringene i handlingsprogrammet.

Prioriteringene i handlingsprogrammet har tatt utgangspunkt i de mål som er satt i regional transportplan og tiltak i tidligere delkapitler i handlingsprogrammet i regional transportplan.

## 9.6 Porteføljestyring

For siste seksårsperiode er det for de større utbedringsprosjektene ikke gjort kostnadsberegninger for hvert enkelt prosjekt. De prioriterte prosjektene er samlet i en portefølje med en felles kostnadsramme. For ytterligere omtale av porteføljestyring vises det til beskrivelse under kapittel 7.

## 9.7 Større prosjekter som skal utredes i perioden

### Herøy/Dønna – fastlandsforbindelse

Høsten 2021 ble det i regi av Helgelandsrådet offentliggjort en rapport om fastlandsforbindelse til Herøy/Dønna. Rapporten viser at en tunnelløsning inkludert utbedring av fv. 828 over Herøy og Dønna vil ha behov for finansiering fra fylkeskommune/stat på til sammen 520 mill. kr, i tillegg til ferjeavløsningsmidler og bompenger. En bruløsning vil kreve 3 620 mill. kr, i tillegg til ferjeavløsningsmidler og bompenger. Rapporten har en usikkerhet på +/- 40 prosent og bygger på en rekke forutsetninger, blant annet i utvikling i trafikkfall. Det er behov en grundig gjennomgang av rapporten for kvalitetssikring og modning, med formål om at prosjektet eventuelt kan prioriteres ved neste rullering av regional transportplan. Fylkeskommunen har bedt samferdselsdepartementet om en forhåndsavklaring på ferjeavløsningsmidler og forventer et svar senere i 2022.

Det er sannsynligvis behov for betydelig statlig medfinansiering for at fastlandsforbindelsen kan realiseres.

### fv. 810 Bustneslia

fv. 810 er eneste reelle ferdselsåre mellom kysten og E6 på Nord-Helgeland. Det bratteste partiet i Bustneslia har en stigning på ni prosent kombinert med kurvatur og skaper særlig problemer for tyngre kjøretøy vinterstid. I FT-sak 21/18 ble det sett på mulige alternative løsninger, hvor fylkestinget vedtok at det skulle jobbes videre med to mulige tunellalternativ. Det er behov for en grundig gjennomgang av de ulike alternativene som tidligere er anbefalt og prosjektet må utredes før man vedtar en konkret løsning. Dersom det skal bygges tunell gjennom Bustneslia, vil dette være et stort og omfattende prosjekt, som vil kreve egenfinansiering/bompengefinansiering og/eller annen ekstern finansiering.

### fv. 17 Ørnes-Glomfjord

fv. 17 Ørnes-Glomfjord består av tre parseller. En utbedring av disse vil gi en langt tryggere ferdsel for myke trafikanter, bedre trafikkikkerheten langs ulykkesbelastede strekninger og gi en forutsigbar infrastruktur for næringslivet. Strekningen Glombergan – Setvikdalen er prioritert i gjeldende økonomiplan som et rassikringsprosjekt. Dersom de to øvrige parsellene skal utbedres, forutsetter det egenfinansiering/bompengefinansiering. Både Meløy kommune og Nordland fylkeskommune har vedtatt prinsippvedtak om bompengefinansiering. Reguleringsplanene til parsellene er av eldre dato. Det er behov for gjennomgang og kvalitetssikring av planer som foreligger før prosjektet kan realiseres.

## 9.8 Større utbedringsprosjekt

Større utbedringsprosjekt er her definert som enkeltprosjekt med en styringsramme over 100 mill. kr. I første seksårsperiode er mye av handlingsrommet avsatt til igangsatte prosjekt. Dette gjelder:

- fv. 7374 Ny Nevernes bru
- fv. 821 Frøskelandsfjellet
- fv. 828 Herøysundbrua
- fv. 834 Bypakke Bodø
- fv. 835 Engeløybrua

Samtlige av disse prosjektene er bundne prosjekt med omtale i økonomiplan 2022-25. For prosjektene fv. 17 Ørnes-Glomfjord og fv. 810 Bustneslia vises det til omtale ovenfor.

Øvrige prioriterte prosjekt:

- fv. 76 Tosenvegen
- fv. 82 Sortland - Risøyhamn
- fv. 821 Frøskelandsfjellet – Myre
- fv. 835 Bogen – Tømmerneset

Prosjektene styres som en portefølje med felles styringsramme. Prosjektene er tidligere prioritert i satsingen på viktige næringsveger (FT-sak 99/19). Prosjektene skal planlegges for mulig realisering i siste seksårsperiode. De avsatte midlene til hver enkelt delstrekning er en grovt skissert kostnadsramme. Planleggingsarbeidet vil avgjøre hvilke(t) av prosjektene som skal igangsettes først og til hvilket størrelsesomfang. Fokus i prosjektene er flere utbedringstiltak langs vegstrekningene slik som breddeutvidelse, utretting av vanskelige svinger og stigninger, ulykkespunkter m.m. Det skal også tas hensyn til trafikksikkerhets- og miljøtiltak i planlegging og utbedring av fylkesvegene. For fv. 82 Sortland – Risøyhamn er denne delt opp i seks delstrekninger, hvor en av strekningene er utbedret og hvor det foreligger ferdig reguleringsplan for delstrekningen Sortland – Holmen. De avsatte midlene vil ikke være tilstrekkelig for fullverdige oppgraderinger av samtlige veger, og det er behov for en vurdering av kost/nytte i prioriteringen av prosjektene.

### 9.9 Mindre utbedringsprosjekt

Grunnet det økte vedlikeholdsbehovet har mange fylkesveger, bruer og tunneler i Nordland behov for større oppgradering enn ordinært vedlikehold. Disse mindre utbedringsprosjekt styres som en portefølje med felles ramme. I tillegg kan inspeksjoner avdekke behov for større strakstiltak. Noe av rammene i de enkelte porteføljene avsettes derfor til slike tiltak.

#### Portefølje bruutbedringer

I Nordland er det 990 konstruksjoner som defineres som bru (dvs. en spennvidde på minimum 2,5 meter). Mange bruer i Nordland bærer preg av å være i sterkt forfall grunnet dårlig byggekvalitet, alder og manglende vedlikehold. Tyngre vedlikehold/rehabilitering av bruer kan forlenge levetiden til bruene betydelig, til en langt lavere kostnad enn nybygging. I tillegg vil posten bli brukt på å forsterke bæreevnen på bruer hvor lastbegrensning er en hemsko for næringsutviklingen. Som en del av porteføljen vil det også være en egen brupakke for Røst, med oppstart i første seksårsperiode.

#### Portefølje tunnelutbedringer

På fylkesvegene i Nordland er det til sammen 54 tunneler med samlet lengde på 81200 meter. Tunnelene trenger fortløpende vedlikehold og oppgradering av ulike slag. Mange av tunnelene er av eldre dato, og inspeksjoner viser store behov for tiltak, slik som gammel sikkerhetsutrustning, utskifting av elektriske installasjoner eller bergsikring. For å få gjort et løft på tunnelene på fylkesveg er det utarbeidet en oppgraderingsplan. I første omgang vil det bli gjort bergsikring, vann og frostsikring i hvelvet og utbytting av lysarmatur og kabelanlegg. Når samtlige tunneler har dette på et tilfredsstillende nivå, vil det bli gjort installasjon av diverse sikkerhetsutrustning hvor det mangler i dag.

#### Portefølje utbedring fylkesveger

Under utbedring av fylkesveger inngår breddeutvidelse, forsterkning, asfaltering og utbedring av rekkverk og sideterrang, slik at trafikksikkerhet og næringslivets behov blir ivaretatt. Ambisjonene er at i gjennomsnitt fem prosent av fylkesvegene i Nordland skal asfalteres hvert år. Dette er det behov for dersom vedlikeholdsetterlepet for vegkroppen ikke skal øke.

I Nordland er det fortsatt ca. 100 kilometer av fylkesvegene som er grusveger og det avsettes midler til oppgradering, slik at flere grusveger får fast dekke.

### 9.10 Infrastruktur samferdsel

De fleste av fylkeskommunens kaianlegg er av eldre dato og det er et kontinuerlig behov for vedlikehold og oppgradering av disse. Dette er større vedlikeholdsprosjekt som avdekkes ved inspeksjoner og som bør iverksettes raskt. I tillegg er det behov for nybygg og som følge av endring i ruteoppsett, større fartøy eller utbedringer og utvidelser av oppstillingsplasser på land, grunnet økt trafikk og ut fra trafikksikkerhetshensyn. Det er også et økende behov for mudring og utdyping som følge av masseoppsamlinger gjennom flere år og som følge av større ferjemateriell.

I første seksårsperiode er det gjennom økonomiplan avsatt midler til oppstillingsplasser på Holm ferjeleie i Bindal og bygging av nytt ferjeleie på Tonnes i Lurøy. I tillegg er det avsatt midler til flere større utbedringsprosjekt av ferjekaier.

Ettersom inspeksjoner avdekker behov som bør prioriteres raskt, avsettes resterende midler i perioden i en felles portefølje for oppgradering av infrastruktur samferdsel. Hvis det ikke avdekkes uventede store vedlikeholdsbehov, vil det i perioden være midler tilgjengelig til å gjøre større oppgraderinger ved flere ferjeleier.

### 9.11 Skredsikring

Statens vegvesen utarbeidet i 2019 rapporten «Oversikt over skredsikringsbehov for riks- og fylkesveger i nord». I rapporten er det benyttet en regnemodell for skredfaktor, og dette gir et grunnlag for prioriteringene av tiltak på fylkesvegene. Skredfaktoren er beregnet ut fra skredsannsynlighet, gjennomsnittlig trafikkmengde, skredbredde, naboskred, stengetid og omkjøring. På fylkesveg i Nordland gjenstår det ved inngangen til 2022 12 skredpunkt med høy skredfaktor og 45 skredpunkt med middels skredfaktor, til en samlet kostnad på 4,6 mrd. kr.

På grunnlag av denne rapporten og ytterligere faglige vurderinger av aktuelle skredsikringstiltak, er prosjektene prioritert for å få mest mulig skredsikring ut fra tilgjengelige midler.

Nordland fylkeskommune får i 2022 65 mill. kr i spesifikke skredmidler som del av det statlige rammetilskuddet. I arbeidet med prioritering av prosjekt er det forutsatt at rammene videreføres på dette nivået i hele planperioden.

I første seksårsperiode er følgende prosjekt prioritert:

- fv. 17 Glombergan  
Dette prosjektet sees i sammenheng med den helhetlige utbyggingen av fv. 17 Ørnes-Glomfjord og det vises til tidligere omtale av dette prosjektet.
- fv. 7702 Røyken  
Prosjektet er prioritert med tunnelløsning i økonomiplanen. Fylkeskommunen gjennomfører et unikt prosjekt for varsling av mulige skred langs strekningen. Dersom prosjektet blir vellykket, kan man se på andre, mindre kostnadskrevenne tiltak enn tunnelløsning.
- fv. 7366 Storbekken – Aven  
Prosjektet består av tre skredpunkt med isnett, fangvoll og grøft. Strekningen er eneste vegforbindelse inn til Røvassdalen og Langvassgrenda i Rana.
- fv. 7570 Beisfjord



Vegen er eneste veg inn til Beisfjord. Prosjektet innebærer fangdam og kulvert for skredpunktene Beisfjord 1-3. Disse tre punktene har samlet en større skredsannsynlighet enn skredpunktet Blomlia, hvor det i januar 2022 gikk et større snøskred. I Blomlia er imidlertid skredene bredere og har større skadepotensiale, men er et mer kostnadskrevende prosjekt. Grunnet begrensede rammer er det ikke funnet rom til dette prosjektet i første seksårsperiode, men det vurderes avbøtende tiltak ved hjelp av ny teknologi.

- I tillegg avsettes det midler til mindre skredsikringstiltak, fanggjerdar og varslingsanlegg.

I siste seksårsperiode er de øvrige midlene avsatt i en portefølje for skredsikring. Frem til neste revidering av regional transportplan skal det utarbeides forprosjekt på aktuelle strekninger for siste seksårsperiode, samt å lage en portefølje med mindre prosjekter som kan initieres på relativt kort varsel. I planperioden vil det bli prioritert å utrede mulighet for, teste og ta i bruk ny teknologi som kan bidra til bedre skredvarsling og redusere behovet for kostnadskrevende utbedringsprosjekt.

### 9.12 Tunnelsikkerhetsforskriften

Tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveger trådte i kraft i 2015 og gjelder for tunneler med lengde over 500 meter og årsdøgntrafikk på over 300 kjøretøy. På fylkesveg i Nordland er 26 tunneler omfattet av forskriften, med en grov kostnadsberegning på to mrd. kr. Formålet med forskriften er å ivareta sikkerhetsnivået for trafikanter i tunneler ved krav til å forebygge kritiske hendelser som kan sette menneskeliv, miljøet og tunnelanlegg i fare og til å sørge for vern i tilfelle av ulykker. Nordland fylkeskommune har på grunn av stor tunnelmasse søkt om å få utvidet fristen til å utbedre tunnelene etter forskriften til 2031. Pr. januar 2022 har ikke fylkeskommunen fått svar fra Vegdirektoratet på denne søknaden.

Nordland fylkeskommune får i 2022 115 mill. kr som del av det statlige rammetilskuddet som kompensasjon for merutgifter knyttet til iverksetting av tunnelsikkerhetsforskriften. I arbeidet med prioritering av prosjekt, er det forutsatt at rammene videreføres på dette nivået i hele planperioden og prioritert prosjekt utfra en slik totalramme til dette formålet. Gitt de nåværende rammene, vil ikke Nordland klare å oppfylle kravene i forskriften, selv om fristen blir forlenget til 2031.

I første seksårsperiode er det avsatt midler til fullføring av den oppstartede utbedringen av fv. 820 Ryggedalstunnelen. I tillegg er det avsatt midler slik at Storvikskaret tunnel, Glomfjordtunnelen og Fykantunnelen på fv. 17 blir utbedret i henhold til forskriftskravene.

De resterende midlene i første seksårsperiode, samt midlene i siste seksårsperiode avsettes til en portefølje for oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften. Det vil til neste rullering av handlingsprogrammet bli utarbeidet en oppdatert prioriteringsliste for utbedring av de resterende tunnelene.

### 9.13 Gang-/sykkelveger og øvrig trafiksikkerhet

Sammenlignet med øvrige fylker har Nordland et dårlig utbygd gang-/sykkelvegnett, både på riks- og fylkesveg. Ser man på andel av totalt vegnett, er det kun tre prosent av fylkesvegnettet i Nordland som har anlagt gang-/sykkelveg. Av fylkeskommunene i Norge er det kun Troms og Finnmark som har et dårligere utbygd gang-/sykkelvegnett ([Opplysningskontoret for veitrafikk 2021](#)). Trygg ferdsel for myke trafikanter er spesielt viktig med tanke på den næringsutvikling og økte mengder med tungtransport som kommer flere steder i fylket. Utbyggingen av gang-/sykkelveger styrkes derfor i den kommende 12-årsperioden, og det er avsatt nærmere én milliard kroner til formålet. Som en del av dette

styrkes også postene med midler til utbedring av busslommer/holdeplasser og øvrige trafikksikkerhetstiltak.

I første seksårsperiode er det gjennom økonomiplan allerede avsatt midler til gang-/sykkelveger i Hadsel, Hamarøy og Vestvågøy. I økonomiplan er det i tillegg avsatt midler til trafikksikkerhetstiltak på fv. 17 Godøystraumen – Saltstraumen. Rammen til prosjektet utvides, slik at man får en helhetlig utbygd gang-/sykkelveg på strekningen. I tillegg prioriteres prosjekt i Vefsn, Alstahaug og Bø.

I siste seksårsperiode avsettes midlene i en portefølje hvor følgende seks prosjekt skal kvalitetssikres og planlegges for mulig realisering:

- fv. 17 Skogmo (Brønnøy)
- fv. 17 Dalen – Høgseth (Meløy)
- fv. 7636 Eidsfjordveien (Sortland)
- fv. 810 Båsmo – Lillealteren (parsell 2) (Rana)
- fv. 82 Dverberg (Andøy)
- fv. 838 Inndyr sentrum (Gildeskål).

#### 9.14 Miljøtiltak i samferdselssektoren

Nordland fylkeskommune har gjennom flere tidligere vedtak forpliktet seg til å ta del i det grønne skiftet, blant annet ved å redusere samtlende klimagassutslipp med 60 prosent innen 2030, sammenlignet med 2016. I planperioden er det derfor lagt inn betydelige midler til satsingen på miljøvennlige løsninger i samferdselssektoren. Det avsettes midler slik at flere ferjesamband kan gå over til null- og lavutslipp, slik det er gjort på sambandene Horn – Andalsvåg, Vennesund – Holm og Tjøtta – Forvik på fv. 17. Kostnadene ved elektrifisering varierer avhengig av tilgangen på elektrisitet og hvor mange ladestasjoner hvert samband trenger. I det videre arbeidet vil man i nye anbud prioritere overgangen til null- og lavutslippsteknologi på de sambandene hvor man får størst effekt fra et kost-nytteperspektiv. I første seksårsperiode er det prioritert åtte samband. Etersom kostnadene ved elektrifisering fortsatt er usikker, har prosjektene en felles porteføljeramme.

Nordland har 23 ferjesamband og kun tre av dem er så langt elektrifisert. Å få samtlige samband over til null- og lavutslippsteknologi vil ta tid. De samband som ikke inngår i første seksårsperiode vil derfor bli utlyst med konvensjonell drift. Det vil også bli nødvendig å lyse ut korte anbud på konvensjonell drift på flere av de åtte sambandene som ligger i første seksårsperiode, da det vil da tid å få nye fartøy og all infrastruktur på plass.

Utviklingen i omleggingen til ny, miljøvennlig teknologi går svært fort. Det er derfor vanskelig å spå langt frem i tid. I siste seksårsperiode avsettes midlene til en felles porteføljeramme for tiltak i hele samferdselssektoren, både buss, hurtigbåt og ferje.

## 9.15 Prioriterte tiltak

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan-behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings-plan	2022-2027	2028-2033
<b>Større utbyggingsprosjekt (over 100 mill. kr)</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 5.2 og 7.4</b>						
fv. 7374 Ny Nevernes bru	Rana	Ja	Ja	Nei	132	
fv. 821 Frøskelandsfjellet	Sortland/Øksnes	Ja	Ja	Ja	49	
fv. 828 Herøysundbrua	Herøy	Ja	Ja	Ja	282,5	
fv. 834 Bypakke Bodø	Bodø	Ja	Ja	Ja	209	
herav bompenger					151	
fv. 835 Bru Engeløya	Steigen	Ja			425	
<b>Sum bundne prosjekt</b>					<b>1 097,5</b>	<b>-</b>
fv. 17 Ørnes-Glomfjord	Meløy	Ja	Ja	Ja	200	150
ekstern finansiering, inkl. bompengbidrag						380
<b>Porteføljeramme, viktige næringsveger</b>					<b>100</b>	<b>1 200</b>
fv. 76 Tosengen	Brønnøy/Grane	Ja	Ja	Nei		200
fv. 82 Sortland - Risøyhamn	Sortland/Andøy	Ja	Ja	Ja		200
fv. 810 Bustneslia	Rana	Ja	Ja	Nei	100	400
ekstern finansiering, inkl. bompengbidrag						må avklares
fv. 821 Frøskelandsfjellet - Myre	Sortland/Øksnes	Ja	Ja	Nei		200
fv. 835 Bogen - Tømmerneset	Steigen	Ja	Ja	Nei		200
<b>Totalt strekningsvise prosjekt (eksl. bompenger)</b>					<b>1 397,5</b>	<b>1 400</b>
<b>Mindre utbedringsprosjekt fylkesveg (under 100 mill kr.)</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 5.2 og 7.2</b>						
fv. 7234 Brønnøysund bru	Brønnøy	Ja	Nei		40	
<b>Sum bundne prosjekt</b>					<b>40</b>	
<b>Portefølje bruutbedringer</b>					<b>170</b>	<b>250</b>
Brupakke Røst. 3 korte bruer med lav bruksklasse.	Røst		Nei			
Utbedring av store kystbruer						
Mindre bruutbedringer						
<b>Portefølje tunnel</b>					<b>300</b>	<b>350</b>
Generelle tunnelutbedringer						
<b>Portefølje utbedring fylkesveger</b>					<b>450</b>	<b>350</b>
Utbedring fylkesveger, forsterkning, breddeutvidelse mm.						
Utbedring av grusveger til fast dekke						

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan-behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings-plan	2022-2027	2028-2033
<b>Totalt mindre utbedringsprosjekt fylkesveg</b>					<b>960</b>	<b>950</b>
<b>Infrastruktur samferdsel</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 4.4, 5.2 og 7.2</b>						
fv. 17 Holm ferjeleie – oppstillingsplass	Bindal	Ja	Nei	Ja	66	
fv. 7410 Tonnes	Lurøy	Ja	Nei	Ja	143	
fv. 7437 Ørnes ferjekai	Meløy	Ja	Nei	Ja	50	
Rehabilitering av ferjekaier Husøy, Igerøy og Selvær	Træna/Vega	Ja	Nei	Nei	100	
<b>Sum budne prosjekt</b>					<b>359</b>	<b>-</b>
<b>Portefølje infrastruktur samferdsel</b>					<b>325</b>	<b>400</b>
Større utbedring ferjekaier						
Mindre utbedring av ferjekaier						
Infrastruktur hurtigbåtkaier						
Mudring og utdyping						
<b>Totalt infrastruktur samferdsel</b>					<b>684</b>	<b>400</b>
<b>Skredsikring</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 4.4, 5.2 og 7.2</b>						
fv. 17 Glombergan (midlene ligger inne som en del av totalkostnad for fv. 17 Ørnes-Glomfjord)	Meløy	Ja	Ja	Ja	150	
fv. 17 Liafjell og Olivvatnet	Lurøy	Ja	Ja	Nei	32	
<b>Sum bundne prosjekt</b>					<b>182</b>	<b>-</b>
FV. 7702 Røyken	Andøy	Ja	Ja	Ja	120	250
fv. 7570 Beisfjord I-III	Narvik	Nei	Nei		15	
fv. 7366 Hundflåget	Rana	Ja	Nei		41	
Mindre skredsikringstiltak					50	50
<b>Portefølje skredsikring</b>						<b>100</b>
<b>Totalt skredsikring</b>					<b>408</b>	<b>400</b>
<b>Tunnelsikkerhetsforskrift</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 4.2, 4.3, 5.2 og 7.2</b>						
fv. 820 Ryggedalstunnelen	Bø i Vesterålen	Ja	Nei		105	
<b>Sum bundne prosjekt</b>					<b>105</b>	<b>-</b>
fv. 17 Storvikskaret tunnel	Gildeskål	Nei	Nei		200	
fv. 17 Glomfjordtunnelen	Meløy	Nei	Nei		150	
fv. 17 Fykantunnelen	Meløy	Nei	Nei		150	
<b>Portefølje, oppgradering øvrige tunneler i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften</b>					<b>95</b>	<b>700</b>

Prosjekt	Kommune	Tidligere prioritert Ja/nei	Plan- behov Ja/nei	Har vedtatt regulerings- plan	2022- 2027	2028- 2033
<b>Totalt tunnelsikkerhetsforskrift</b>					<b>700</b>	<b>700</b>
<b>Gang/sykkelveger og øvrig trafiksikkerhet</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 3.2, 4.4, 6.2, 6.3 og 7.2</b>						
fv. 17 Godøystraumen - Saltstraumen	Bodø	Ja	Ja	Nei	120	
fv. 7634 Kryss Markveien - kryss Sævtjønnveien	Hadsel	Ja	Ja	Ja	5	
fv. 81 Oppeid - Hamsunsenteret	Hamarøy	Ja	Ja	Ja	29	
fv. 817 Stamsund	Vestvågøy	Ja	Ja	Ja	60	
<b>Sum bundne prosjekt</b>					<b>214</b>	<b>-</b>
fv. 78 Søfting - Lindset	Vefsn	Ja	Ja	Nei	35	
fv. 809 Vågen - Nesset (Sandnessjøen)	Alstahaug	Ja	Ja	Ja	30	
fv. 820 Eidet - Asterset	Bø	Nei	Ja	Ja	10	
<b>Portefølje, gang/sykkelveger</b>						<b>250</b>
fv. 17 Skogmo	Brønnøy	Nei	Ja	Ja		
fv. 17 Dalen - Høgseth	Meløy	Nei	Ja	Ja		
fv. 7636 Eidsfjordveien	Sortland	Nei	Ja	Nei		
fv. 810 Båsno - Lillealteren (parsell 2)	Rana	Ja	Ja	Ja		
fv. 82 Dverberg	(Andøy)	Nei	Ja	Nei		
fv. 838 Inndyr sentrum	Gildeskål	Nei	Ja	Nei		
<b>Portefølje, øvrig trafiksikkerhet</b>					<b>240</b>	<b>210</b>
Grunnerverv						
Busslommer/leskur, samt øvrige mindre utbedringer						
Ulike trafiksikkerhetstiltak						
<b>Totalt gang/sykkelveger og øvrig trafiksikkerhet</b>					<b>529</b>	<b>460</b>
<b>Miljøtiltak i samferdselssektoren</b>						
<b>Måloppnåelse: Delmål 3.2, 3.3 og 7.2</b>						
<b>Portefølje, miljøtiltak i samferdselssektoren</b>					<b>550</b>	<b>500</b>
<b>Samband planlagt for elektrifisering i første seksårsperiode:</b>						
Søvik - Herøy	Alstahaug/Herøy	Nei				
Sandnessjøen - Dønna - Løkta	Alstahaug/Dønna	Nei				
Melbu - Fiskebøl	Hadsel	Nei				
Festvåg - Misten	Bodø	Nei				
Jektvik - Kilboghavn	Rødøy	Nei				
Nesna - Levang	Nesna	Nei				
Nesna - Nesnaøyene	Nesna	Nei				
<b>Totalt miljøtiltak i samferdselssektoren</b>					<b>550</b>	<b>500</b>

## 9.16 Øvrige aktuelle prosjekt for realisering ved endring i rammebetingelser/prioriteringer (Marginalliste)

Grunnet det store behovet og begrensede rammer, er det dessverre mange prosjekt som det ikke er funnet midler til. Ved endring i de økonomiske rammebetingelser, statlig tilskudd eller ved nye opplysninger som tilsier endring i prioriteringene, kan disse prosjektene bli prioritert i planperioden. Da det i planperioden ikke er avsatt midler til disse prosjektene, vil det fra fylkeskommunens side ikke bli gjort planarbeid, med mindre det blir gjort endringer i prioriteringene eller rammene økes.

### Større utbyggingsprosjekt

- Utvidet omfang av prosjekt under viktige næringsveger
- Punktvisse utbedringer av fv. 17 fra Bindal i sør til Bodø i nord
- fv. 17 Røytvika – Liafjellet (Lurøy)
- fv. 17 Sjonfjellet (Rana)
- fv. 17 Bru til Hamnøya (Vevelstad)
- fv. 7276/7286 Bru Tennøy – Brasøy (Herøy)
- fv. 7372 Langfjellveien – ny bru over Ranelva (Rana)
- fv. 82 Bypakke Sortland/Vesterålgata

### Skredsikring

- fv. 17 Lian (Bindal)
- fv. 17 Skaugvollidalen (Gildeskål)
- fv. 76 Brønnøy
- fv. 837 Høgfjorden (Lødingen)
- fv. 7570 Blomlia, Beisfjord (Narvik)
- Det utarbeides videre en portefølje med mindre prosjekter som kan initieres på relativt kort varsel i tilfelle endring i rammebetingelsene.

### Gang-/sykkelveger og øvrig trafikkikkerhet

- fv. 17 Blåbærhaugen – Kleiva (Alstahaug)
- fv. 17 Nesna tettsted
- fv. 7546 Lødingen ferjekai – Lødingen sentrum
- fv. 7634 Melbu (Hadsel)
- fv. 834 Løpsmark – Myklebostad – Kløkstad (Bodø)

## 10. Vedlegg

### 10.1 Fylkestingets vedtak i sak 048/2020, innspill til Nasjonal transportplan

Fylkestinget legger følgende til grunn i sitt innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033, i prioritert rekkefølge innenfor hvert av vedtakspunktene:

#### **Vedtaks punkt 1:**

Prosjekt med oppstart i første del av inneværende NTP startes og gjennomføres i henhold til gjeldende NTP. Dette gjelder blant annet E6 Helgeland, inklusive de søndre parsellene mot Trøndelag grense, E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta (Hålogalandsvegen), E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og flytting av Bodø lufthavn.

## **Vedtaks punkt 2:**

Fylkestinget støtter den anbefalte prioriteringen i «Strategisk utvikling av transportkorridorer i perioden 2022-2033» under drøftingen av saken.

## **Vedtaks punkt 3 Store statlige vegprosjekter i perioden 2022-2027:**

- 1 Helhetlig og samlet utbygging av E6 Fauske-Bognes. På strekningen er fullføring av E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) og E6 Ulsvågskaret de viktigste delstrekningene.
- 2 E6 Sørrelva – Borkamo.
- 3 E6 i tunnel gjennom Narvik sentrum, med tilstøtende tiltak.
- 4 E10 Å-Fiskebøl.
- 5 Rv. 80/E6 Bodø – Fauske – Prosjekt «Fra bru til bru».

## **Vedtaks punkt 4 Statlig skredsikringsprosjekter i perioden 2022-2027:**

- 1 E10 Lofoten (Nappstraumen – Å og Nappstraumen – Fiskebøl).
- 2 E6 Skjellesvikskaret.
- 3 Øvrige skredprosjekter med høy eller middels skredfare ferdigstilles i løpet av planperioden 2022-2033. Det må settes i gang arbeidet med en helhetlig utbyggingsplan som også beskriver hvordan man vil sikre alle høye og middels raspunkter.

## **Vedtaks punkt 5 Byutvikling i perioden 2022-2027:**

- 1 *Bypakke Bodø fase 2* - Byvekstavtale, eller tilsvarende løsning, med staten for Bodø kommune.
- 2 Økt satsing på tilrettelegging for trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter for å tilrettelegge for attraktive og bærekraftig bomiljø i små- og mellomstore byer, heriblant Narvik, Brønnøysund, Mosjøen, Sandnessjøen, Fauske, Leknes, Svolvær og Sortland.
- 3 Smartere Transport i Norge (STiN) må videreføres i kommende NTP.
- 4 Overordnet transportutredning for E6 og transportnettet i Mo i Rana.

## **Vedtaks punkt 6 Mindre statlig vegtiltak i perioden 2022-2027:**

- 1 Delparsellene E6 Nord-Trøndelag grense – Majahaug og Flyum – Kappfjellia ferdigstilles samtidig som utbygging av E6 Helgeland sør.
- 2 E10 Bjørnfjell og E6 Saltfjellet – Vinterregularitet
- 3 Rv. 80 Sandvika – Sagelva (inngår i korridoren Rv. 80/E6 Bodø – Fauske: Prosjekt «Fra bru til bru»)
- 4 E6 Kråkmofjellet sør (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- 5 E6 Merkforbakken (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- 6 E10 Trældal – riksgrense Bjørnfjell – Utbedring
- 7 Kråkmø – Sandnesbotn (inngår i korridoren E6 Fauske – Bognes)
- 8 E12 Umbukta
- 9 Rv. 73 Krutfjellet
- 10 E6 Bjerkvik sentrum – Bjerkvik nord
- 11 Kalvåsen – Ballangen
- 12 Sikt- og sideterrengutbedring (trafikksikkerhet)
- 13 Tilrettelegging for bruk av modulvogntog

## **Vedtaks punkt 7 Tilskudd til fylkesvegnettet i perioden 2022-2027:**

- 1 Fylkestinget forventer at det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet møtes med ei samordnet satsing i Nasjonal Transportplan, som også legger til rette for trafikksikkerhetstiltak. Den varslede satsingen på viktige næringstransportstrekninger på fylkesveinettet må gis ei tydelig prioritering, og støtte opp under strategien «Fra kyst til marked»

## **Vedtaks punkt 8 Lufthavner og luftfart i perioden 2022-2027:**

- 1 Bodø er det eneste stedet i Nord-Norge hvor det er mulig å integrere alle transportformer innenfor ett funksjonelt område. Ny lufthavn i Bodø må bli et intermodalt logistikknutepunkt.
- 2 Ny lufthavn ved Mo i Rana (rullebane 2.200 m.), som erstatter eksisterende lufthavn (Røssvoll), uten øvrige strukturendringer.

- 3 Videreføring av Andøy lufthavn og infrastruktur som sikrer næringslivet og befolkningen et godt flytilbud.
- 4 Ny storflyplass i Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Nordland fylkesting gir høringsuttalelse til NTP 2022 -2033 utredningsrapport: «Framtidig transportløsning for Lofoten, Ofoten og Vesterålen» i fylkestinget juni d.å.
- 5 Fjernstyrte flytårntjenester.
- 6 Modernisering av flyflåten på kortbanenettet. Testing og utvikling av EL-fly er godt egnet på kortbanenettet i Nordland.
- 7 En tredje rullebane på Gardemoen vil ha stor betydning for luftfarten i Nordland og øke grunnlaget for flere direkte ruter til/fra landsdelen.

#### **Vedtaks punkt 9 Tiltak på jernbaner i nord i perioden 2022-2027:**

- 1 *Ofofbanen:*
  - Utbygging av dobbeltspor fra Narvik til riksgrensen.
- 2 *Nordlandsbanen:*
  - Prioritere kapasitetsøkende tiltak på jernbane som reduserer framføringstiden for godstog i korridoren Bodø – Oslo til under 18 timer. Påliteligheten og regulariteten til jernbanen må økes.
  - Tilpasse moderne, effektive og miljøvennlige terminaler langs Nordlandsbanen i takt med transportbehov.
  - Overgang til klimavennlig drift til erstatning for dieseldrevet lokomotiv. Videreutvikle Saltenpendelen og etablering av en ny regionpendel på Helgeland.
  - Alnabru godsterminal er i dag en flaskehals for blant annet effektiv eksport av norsk sjømat. Det må prioriteres kapasitetsøkende tiltak ved godsterminalen eller alternative løsninger som sikrer effektive og miljøvennlige godstransporter. Igangsette nødvendige tiltak for å forebygge rein- og vilt påkjørsler.
- 3 *Nord-Norgebanen:*
  - Fylkestinget støtter opp om arbeidet for å realisere Nord- Norgebanen fra Trondheim til Tromsø. Det er viktig at det utarbeides en uavhengig KVVU som gir grunnlag for oppdaterte trasé- og teknologivalg
- 4 Jernbanen må oppfylle krav om universell utforming.

#### **Vedtaks punkt 10 Større farleds- og sjøsikkerhetstiltak i perioden 2022-2027:**

- 1 Farledsutbedring av Brønnøyleden
- 2 Innseiling og mudring i Mo i Rana
- 3 Farledsutbedring av Risøyrenna
- 4 Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Tjeldsundet, inkl. utdyping Ballstad
- 5 Korridor Bodø – Harstad – Gjennomseiling Raftsundet
- 6 Korridor Brønnøysund – Mo i Rana

#### **Vedtaks punkt 11 Havner og sjøtransporter i perioden 2022-2027:**

- 1 Fiskerihavner:  
De statlige fiskerihavnprosjekter i Andøy, Værøy og Røst som er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029 må gjennomføres i NTP 2022- 2033 og finansieres av staten. Tilsvarende må også gjelde for Ballstad fiskerihavn.
- 2 Bedre regularitet og økt frekvens på ferjestrekningen Lødingen – Bognes
- 3 Stamnetthavn – status for Helgeland Havn IKS

#### **Vedtaks punkt 12 Styrking av tilskuddsordning for godsoverføring og havn i perioden 2022-2033:**

- 1 Gjeldende tilskuddsordningen for godsoverføring fra veg til sjø må videreføres og styrkes vesentlig slik at overføringspotensialet kan utnyttes fullt ut.
- 2 Målet om godsoverføring fra veg til bane må videreføres og legges inn som en viktig premiss i kommende NTP. Miljøstøtteordning og andre tiltak må følges opp slik at de bidrar til å overføre gods fra veg til bane ved alle fire terminalene på Nordlandsbanen.



- 3 Tilsvarende styrkingen av gjeldende tilskuddsordningen for investeringer i mer effektive og miljøvennlige havner utnyttes fullt ut.



**SØKNAD OM STØTTE TIL PROSJEKT NOFENCE BEIARN**

---

Saksbehandler: Bjørnar Brændmo Arkiv: NAVN Beiarn  
beitelag  
Arkivsaksnr.: 22/141

---

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
12/22      Formannskapet      30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Beiarn Beitelag ved Steinar Pedersen innvilges kr 35.000.- i støtte fra Beiarn kommune til gjennomføring av det treårigge «Nofence-prosjektet».

Beløpet belastes næringsfondet, kto. 14277.325.1740.

**Saksutredning:**

Fra Beiarn Beitelag ved Steinar Pedersen har kommunen fått søknad om tilskudd på kr. 35.000 til et 3-årig prosjekt som går ut på bruk av nofence-utstyr for å bidra til å åpne opp mer kulturlandskap ved styrt beite fra sau og geit.

**Bakgrunn:**

I søknaden beskrives at det er behov for så vel administrativ styring som lokal kursing for å ta den nå utprøvede teknologien i bruk.

**Vurdering:**

Rådmannen vurderer søknaden som meget positiv for næringa. Den synliggjør at vi har aktører i småfenæringa som ikke bare evner å tenke «egen butikk» men som også vil ta et samfunnsansvar i forhold til den gjengroingen som er et begynnende problem også i Beiarn.

Søknaden tilrås støttet fullt ut. Administrasjonen velger å fremme saken til politisk behandling selv om den ut fra størrelse kunne vært behandlet på delegasjon. Det gjør vi for å sikre muligheten for at det uttrykkes politisk forståelse og støtte til det viktige arbeidet.

## SØKNAD OM ETABLERINGSTILSKUDD MORTEN FURUMO

Saksbehandler: Ole Petter Nybakk  
Morten  
Arkivsaksnr.: 21/536

Arkiv: NAVN Furumo,

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
11/21	Formannskapet	06.09.2021
13/22	Formannskapet	30.03.2022

### Rådmannens innstilling:

Morten Furumo innvilges et tilskudd på kr. 50.000 til sin videre satsing på potet og grønnsaksproduksjon.

Tilskuddet bevilges fra kommunens næringsfond.

### Saksutredning:

Fra Morten Furumo, org.no 926 152 904, søkes det om økonomisk støtte for økt lokal potet- og etter hvert grønnsaksproduksjon. Lokal vasking og pakking er fortsatt en del av satsingen og søker er en naturlig del av miljøet ved 1839 Lokalmatproduksjon.

Furumo startet som kjent med lokal potetproduksjon i 2021. Da ble det dyrket 13 mål med poteter som ble sortert, vasket og pakket for salg. Beiarvekst ble involvert i sortering, vasking og pakking og hadde en givende oppgave ved dette.

Nå planlegges det for økt produksjon på 25 mål land og en produksjon på i overkant av 50 tonn. Tre typer potet vil bli prioritert i 2022. Det er inngått leveringsavtale med Coop Nordland og med økt produksjon vil han der få status som volumleverandør. Pakking mv er det svært ønskelig å fortsatt få gjort etter samarbeidsavtale med Beiarvekst AS, som er positive til dette. Slikt arbeid vil skje i 1839 Lokalmat på Trones.

Søker har gjort seg viktige erfaringer etter første driftsår og har fått viktige innspill om design på forpakkingsposer, videre produktutvikling hvor grønnsaker skal vurderes, samt generell markedsføring av virksomhet og produksjon.

Det søkes om støtte fra Beiarn kommune på kr. 150.000.

### Vurdering:

Søknaden vurderes som noe mangelfull. Det er ikke vedlagt konkrete tilbud, men søker erkjenner at det må kjøpe tjenester på flere felt innen design og markedsføring i tillegg til at han erkjenner behovet for egen kompetanseheving som nye gründeren han er.

Det foreligger heller ingen klar finansieringsplan, men opplyses at finansieringen i hovedsak vil måtte komme fra bank.

Rådmannen ønsker å markere at satsingen vurderes som positiv. Involveringen av Beiarvekst AS utgjør et positivt element i dette og avtalen med Coop Nordland blir et bevis på at produktene er bra og at det er et marked som har behov for god lokalmat også av denne typen.

I denne omgang tilrås søknaden støttet med kr. 50.000, så vil administrasjonen gjerne følge opp prosjektet og bistå søker i sitt videre utviklingsarbeid. Dersom det er behov for det kan administrasjonen også bistå med øvrig eller ytterligere finansiering.

**Vedlegg:**

Søknad fra Morten Furumo

## Søknad om nødvendig oppstartstøtte

Som kjent startet jeg opp med potetproduksjon i 2021. Det ble da dyrket 13 mål, og i år øker jeg til 25 mål. Det blir dyrket en «tidlig» sort som heter solist, «mellom-tidlig» sort som heter nansen, og «sen» sort som er mandel. Opptaking vil starte i slutten av juli med første sort, ca midt i august tar jeg opp nansen, og tilslutt tas mandel opp fra midt til slutten av september. Tidsrommet er selvsagt noe væravhengig, men med å bruke en fiberduk over åkrene, vil settetidspunktet starte tidligere samt at poteten vil vokse noe hurtigere, og være moden for opptaking tidligere på høsten.

Normal avling vil bli ca. 50 til 55 tonn. Jeg har fått leveringsavtale med COOP-Nordland som en såkalt volumleverandør. Jeg kan levere dem alt jeg får av avling i år. De skal ta inn 1,5 kg. Poser med vasket solist, nansen og mandel. I tillegg skal de ta inn 5 kg. Poser med uvasket nansen og mandel. Noe som for øvrig er første gang på mange år at uvasket potet blir tatt inn i sortimentet, utenom i julesesongen. All potet blir videreforedlet av Beiarvekst, og de begynner arbeidet i begynnelsen av august, og så langt beholdningen rekker, sannsynligvis langt utpå våren 2023.

Planen videre er å øke arealet i årene fremover til mellom 50 og 60 mål, og da etter hvert kombinert potet og grønnsakproduksjon. Håper også å kunne benytte meg av Beiarvekst til videreforedlingen.

I all hovedsak har jeg finansiert driften til nå med lån fra bank, men for å kunne realisere arbeidet videre er jeg avhengig av oppstartstøtte.

Jeg trenger blant annet å jobbe med produktutvikling og markedsføring. Jeg må engasjere noen innen reklamebransjen som kan hjelpe meg med design, markedsføring, produktutvikling og reklame. I tillegg må jeg selv gjøre meg kjent med disse områdene, med for eksempel markedsføringskurs. I tillegg blir det en del reisevirksomhet for å se hvordan andre aktører har lyktes med å få solgt sine produkter.

Dette er helt nødvendige investeringer for å kunne vise et produkt som skal være konkurransedyktig og som kan gi en verdiskapning som også vil skape positive ringvirkninger for kommunen.

Jeg søker med dette om oppstartstøtte på kr. 150.000,- fra Beiarn kommune.

Med vennlig hilsen

Morten Furumo

Beiarn Kommune		
Ark.Saksnr.	Dok.nr.	Reg.nr.År
21/536	7	1257/22
10 MAR 2022		
Ark.kode P	Furumo, Morten	
Ark.kode S		
Avdeling	Saksbeh.	BB
Kassasjon	Gradering	

## AK EIENDOM OG UMLEIE AS

---

Saksbehandler: Ole Petter Nybakk  
og utleie AS  
Arkivsaksnr.: 21/717

---

Arkiv: NAVN AK Eiendom

**Saksnr.:**      **Utvalg**      **Møtedato**  
14/22      Formannskapet

30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Beiarn kommune kjøper næringsarealer med påstående bygninger tilhørende AK Eiendom og Utleie AS, orgnr. 917 711 380 på Slagøyra Industriområde.

Rådmannen gis fullmakt til å gjennomføre handelen innenfor en kostnadsramme på inntil 5,2 millioner.

Transaksjonen finansieres ved bruk av næringsfondet.

**Saksutredning:**

AK Eiendom og Utleie AS eier bygningsmasse og tilhørende løsøre på gnr. 48, bnr 1, fnr 22 og gnr 10, bnr 4, fnr 12 i Beiarn kommune. Dette er den tidligere eiendommen til Moldjord Bygg & Anlegg på Slagøyra.

Bygningsmassen består av en større kontor-/lager/verkstedbygning, 3 lagerbygninger og en bygning tilhørende et tidligere betongblandeverk. Det foreligger ingen løpende og bindende leiekontrakter tilhørende bygningsmassen, eiendommen eller løsøre.

Kommunen ble kontaktet for ca ½ år siden med spørsmål om det kunne være interessant å kjøpe eiendommene og/eller eierselskapet. I november 2021 ble det inngått en intensjonsavtale om overtakelse, men mye var ennå uklart mht verdifastsetting mv. Det har derfor ikke vært aktuelt å fremme politisk sak før nå.

I ettertid har partene ført forhandlinger og det er nå klart at kommunen er tilbudt å overta innenfor en kostnadsramme på 5 millioner NOK. Ordfører har deltatt i forhandlingene.

**Bakgrunn:**

På kommunens hånd har tiden vært brukt til å få gjort vurderinger av potensiell bruk av bygningsmassen. Konklusjonen hos administrasjonen er at det er et kommunalt behov for deler av bygningsmassen til formål vi kan orientere nærmere om i lukket møte.

I tillegg ser vi potensiale for næringsvirksomhet på det regulerte og opparbeidede arealet. Selgende part har gitt sitt syn på ønsket etterbruk og har vist holdninger som passer svært godt med kommunens rådende politikk om tilrettelegging for lokale arbeidsplasser. Saken har nådd et nivå der vi er enige om pris. Det gjenstår mye arbeid, men nå er tiden inne for å avgjøre politisk om det er aksept for en kommunal overtakelse.

Vi spør i denne saken om prinsipiell godkjenning av overtakelse og om finansieringen. Detaljer om hvordan transaksjonen kan gjennomføres og om noe av areal og bygningsmasse skal utelates er ennå ikke avklart. Dette vil det bli orientert om som naturlig del av behandlingen.

**Vurdering:**

Beiarn kommune mangler tilrettelagte næringsarealer som er opparbeidet. Vi fremstår derved som lite offensive ovenfor potensielle nye næringsetableringer.

Det ligger heller ikke til rette for rasjonelle omfordelinger av kommunens egen aktivitet på teknisk avdeling og kommunen mangler sterkt lokaler for den økte mengden tekniske hjelpemidler.

Ut fra disse forholdene fremstår denne potensielle handelen som smart og rimelig for administrasjonen.

Rådmannen vil gi uttrykk for at selgende part sin utviste forståelse for både næringspotensialet og kommunens egne behov klinger meget godt i våre ører. Det reflekteres spesielt godt i den omforente prisen.

Organiseringen av handelen kan endre behovet for finansiering noe, ved at deler av arealet kan komme til å bli holdt utenom. Etter at saken er prinsipielt behandlet kan avklaringene mot fremtidig bruk starte. Potensielle kostnader kan derved komme ift. ombygginger og enkle rehabiliteringer, men det må i tilfelle komme i egen sak.

Det er heller ikke gjort avklaringer i forhold til om kommunen bør eie dette direkte eller om en naturlig formell kjøper blir kommunens eiendomsselskap. Foreløpige vurderinger om dette vil bli lagt fram på møtet.



**TILLEGGSFINANSIERING - NY BARNEHAGE PÅ TOLLÅ**

Saksbehandler: Geir Hansen  
 Arkivsaksnr.: 21/93

Arkiv: 614

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
9/21	Formannskapet	24.02.2021
15/22	Formannskapet	30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Det bevilges kr. 2.500.000,- til fullfinansiering av ny barnehage på Tollå, samt utvidelse av Løssiheimen boligfelt.

Beløpet finansieres med kr. 2.000.000,- i økt låneopptak og kr. 500.000,- i tilbakeføring mva.

**Saksutredning:**

Behovet for tilleggsfinansiering skyldes i stor grad betydelig dårligere grunnforhold enn ventet. Både vi og entreprenøren ble svært overrasket over at grunnen viste seg å delvis bestå av silt og leire. Dette medfører bunnforsterkninger av grøftetraser samt utskifting av masse i både tomt og veitrase.

I og med at vi av erfaring vet at det mot slutten av prosjekter av slike omfang vil det dukke opp diverse uforutsette kostnader, så har vi i beløpet på 2,5 mill medtatt en post for uforutsett på kr 500.000,- for barnehagen, samt tilsvarende beløp for utvidelse av Løssiheimen.

**Budsjett for tilleggsfinansiering er som følger:**

Antatt sluttkostnad	Barnehage	Løssi
Kontraktsum barnehage	kr 25 673 023	
Kontraktsum fullføring vei Løssi		kr 1 634 864
Godkjente endringsmeldinger, trafo og uforutsett	kr 1 167 746	kr 1 543 246
Inventar og møbler	kr 240 000	
Innvendig IT-løsning	kr 480 000	
<b>SUM ex mva</b>	<b>kr 27 560 769</b>	<b>kr 3 178 110</b>
25% mva	kr 6 890 192	kr 794 528
<b>Sum inkludert mva</b>	<b>kr 34 450 961</b>	<b>kr 3 972 638</b>
<b>Totalsum barnehage og Løssi ink mva</b>	<b>kr 38 423 599</b>	

<b>Tidligere bevilgninger sum totalt</b>	kr	35 950 000	
Fordeling barnehage og Løssiheimen	kr	33 540 898	kr 2 409 102
<b>Underdekning</b>	kr	<b>910 063</b>	kr <b>1 563 536</b>
<b>Underdekning totalt inkludert mva</b>	kr	<b>2 473 599</b>	
<b>Avrunding</b>	kr	<b>2 500 000</b>	

Rådmannen tilrår at prosjektet tilføres 2,5 millioner som finansieres med tilbakeført mva og økt låneramme.

## SKISSEPROSJEKT EITERÅGA BRU

Saksbehandler: Geir Hansen  
 Arkivsaksnr.: 19/561

Arkiv: Q31

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
23/20	Formannskapet	27.05.2020
36/20	Beiarn Kommunestyre	19.06.2020
16/22	Formannskapet	30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Det bevilges kr. 1.260.000,- til fullfinansiering av detaljprosjekteringsarbeidene for ny bru over Eiteråga.

Beløpet finansieres med kr. 1.008.000,- i låneopptak og kr. 252.000,- i tilbakeføring av mva.

**Saksutredning:**

Foranledningen til dette prosjektet var at i 2019 fikk vi rapport fra Safecontrol AS som utfører kontroll av bruer, hvor de viste til at Eiteråga bru var i en tilstand med betydelige bevegelser i landkar som tilsa at vi snarest måtte besørge en tilstandsvurdering. Norconsult ble nokså umiddelbart engasjerte til å forestå en slik tilstandsvurdering med fokus på fundamentering og bærende konstruksjoner.

Rapporten fra tilstandsvurderingen beskriver at broen har svikt i fundamenteringen som utarter seg som rotasjon av brukar og utglidning av foten av landkarene i begge ender. Norconsult sin konklusjon var at brua må holdes under utvidet oppsyn mens det planlegges for bygging av ny bru i nær fremtid.

Gjennomføring av grunnundersøkelser og prøvetaking med borerigg ble så foretatt, og resultatet av grunnundersøkelsen avdekket kvikkleireforekomster, hvilket utløste krav om utvidet grunnundersøkelse. Slik utvidet grunnundersøkelse ble foretatt i 2020, og på bakgrunn av den har Norconsult utarbeidet et forprosjekt for å komme fram til anbefalt fundamenteringsmetode. Denne danner nå grunnlag for forestående detaljprosjektering - som i vedtatte økonomiplan skal utføres i 2022, med påfølgende bygging av ny bru i 2023.

Den nye brua er planlagt rett nedstrøms dagens bru, og dagens bru skal etter planen kunne benyttes fram til den nye er ferdig.

I investeringsbudsjettet for 2022 er det avsatt kr. 250 000 inkl. mva til detaljprosjektering av Eiteråga bru. Av dette gjenstår ca kr. 120 000 inkl. mva.

Det er nå gjennomført tilbudskonkurranse for prosjekteringsarbeidet.

6 av de største konsulentfirmaene ble invitert til å gi pris. Imidlertid var det kun et av rådgivingsforetakene som ga inn pristilbud. Tilbudet hadde en del forbehold som vi nå har klaret opp i, og revidert tilbud som vi oppfatter som dekkende for jobben foreligger.

Det er naturligvis uheldig med kun et pristilbud. Imidlertid har vi brakt i erfaring, både av rådgiverbransjen selv og fra entreprenørhold at rådgiverforetakene har stor pågang i oppdragsmengde, hvilket kan forklare at vi i både dette og flere andre tilbudskonkurranser den senere tid kun har fått inn ett tilbud.

Med bakgrunn i situasjonen i rådgiverbransjen, samt etter avklaringsmøte med den godt kvalifiserte tilbyderen, så har vi etter en samlet vurdering kommet til at det er mest tjenlig å inngå avtale med gjeldende tilbyder.

I investeringsbudsjett for 2022 var det avsatt kr. 250 000 inkl. mva til detaljprosjektering av Eiteråga bru. Av dette gjenstår kr. 120 000 inkl. mva.

**Budsjett for tilleggsfinansiering blir derved som følger:**

<b>Beregningsgrunnlag</b>			
Revidert tilbud fra rådgivingsforetak		kr	850 000
Fradrag gjenstående midler av budsjett		kr	96 000
<b>Sum beregningsgrunnlag</b>		<b>kr</b>	<b>754 000</b>
<b>Diverse utlegg</b>			
Gebyrer og utlegg	estimat	kr	20 000
Eventuelt klagebehandling kontrahering	estimat	kr	50 000
Ervervskostnad	estimat	kr	50 000
<b>Sum diverse</b>		<b>kr</b>	<b>120 000</b>
<b>Sum totalt</b>		<b>kr</b>	<b>874 000</b>
<b>15% uforutsett</b>		kr	134 000
<b>Sum ex mva</b>		kr	1 008 000
<b>25% mva</b>		kr	252 000
<b>Sum inkludert mva</b>		<b>kr</b>	<b>1 260 000</b>

**EVJEN GRANITT AS**Saksbehandler: Ole Petter Nybakk  
AS

Arkiv: NAVN Evjen granitt

Arkivsaksnr.: 16/462

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
20/19	Formannskapet	11.06.2019
36/19	Formannskapet	18.09.2019
41/19	Formannskapet	28.10.2019
31/20	Formannskapet	10.06.2020
17/22	Formannskapet	30.03.2022

**Rådmannens innstilling:**

Beiarn kommune støtter Evjen Granitt AS sine utbyggingsplaner. Den kommunaløkonomiske støtten skal være en kombinasjon av å delta i emisjon og kommunalt tilskudd.

Samlet kommunaløkonomisk støtte finansieres over næringsfondet og er på kr. ....  
(presis tilråding vil bli gitt i møtet)

**Saksutredning:**

I brev av 2. februar søker Evjen Granitt AS om tilskudd til en betydelig utvidelse av sin aktivitet og sitt anlegg i Evjen i Beiarnfjorden.

Den planlagte utvidelsen gjøres for å møte en økende etterspørsel i markedet og for å få til en mer effektiv, større og tidsriktig produksjonskapasitet. Konkret planlegges utvidelse av eksisterende tomt, forlengelse av eksisterende produksjonshall som gir ca 380 nye kvadratmeter, innkjøp og igangkjøring av ny blokksag, ny kantsag, totonns svingkraner og utbygging og forbedring av eksisterende lompkapasitet for arbeiderne. Etterspørselen etter produktene, salgssamarbeidet med Beer Sten AS og planer for å tilby levering av produkter ferdig innmontert hos kunder ventes å gi økt en arbeidsstokk på en til to personer.

Det søkes om kommunalt tilskudd på 1,2 millioner. Den totale investeringen er kalkulert til ca 6,6 millioner. Finansieringen planlegges med eget arbeid til verdi 400.000, økt egenkapital på 5.000.000 og så altså et tilskudd fra Beiarn kommune på 1.200.000.

**Vurdering:**

Beiarn kommune er medeier i Evjen Granitt AS på nivå 12,98 %. Dette som følge av at kommunen gikk ut av SNU AS og overtok eierposten i alle selskaper hjemmehørende i vår kommune. Evjen Granitt AS har tre løpende eldre lån hos Beiarn kommune. Disse betjenes nå på vanlig måte.

Rådmannen ønsker at vi skal opprettholde vår eierandel. Etter forrige store utbygging er gjeldsbyrden tung å bære over driften. Egenkapitalen i selskapet er rundt 20 % og bør styrkes innen få år. Rentabiliteten har vært synkende, men med offensive planer, gode

markedsutsikter og ei god finansiering av forestående utbyggingsplaner vil den raskt kunne bedres. Driften har de siste to årene vært preget av koronaen på den måten at selskapet ikke kunne nyttiggjøre seg alle elementer av den forrige utbyggingen. Likviditeten er presset men utgjør ikke et stort problem.

Det er gjennomført flere møter med selskapet og dialogen om de forestående planene og alternative finansieringsløsninger vurderes som god. Det er tidskritisk å avgjøre saken på prinsipielt grunnlag, så rådmannen velger å fremme den nå, selv om det er noen små uklarheter igjen hva angår pris pr. aksje ved emisjonen, tomteutvidelsene mv.

Samarbeidspartneren Beer Sten AS ønsker seg inn på eiersiden og det har kommunens signalisert som positivt.

Det utstyret som skal inn i nytt anlegg skal i stor grad leases, men det er ikke hyllevere selskapet har behov for. Noe av utstyret er derfor allerede satt i bestilling.

Rådmannen regner med å kunne gi ytterligere detaljer i Formannskapetets beslutningsmøte, men det innstilles på en kombinasjon av økt egenkapital og kommunalt tilskudd. Konkrete tall ventes å være på plass til møtet slik at rådmannen kan levere en fullstendig innstilling.