

Vestlandsrådet

Program

7. – 8. juni 2018 på Quality Hotel Alexandra, Molde

Torsdag 7. juni 2018

Innreise for deltakarane frå Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane: ankomst innan ca. kl. 1700. Innsjekking på hotellet.

Fylkesvise møter: kl. 1800 – 1900.

Middag: kl 19.30.

Fredag 8. juni 2018

0900 – 0915 **Opning og innleiing**

Vestlandsrådet – kva og kven er vi? Kva saker er det vi arbeider med?

v/fylkesordførar og leiar i Vestlandsrådet Jon Aasen

Tema for møtet:

«Nøkkeltal for utvalde næringer»

Vestlandsrådet har i fleire år fått utarbeidd nøkkeltal for utviklinga i fire utvalde næringer/næringsklynger for Vestlandet som region: marin, maritim, fornybar og ikkje-fornybar energi. Siste nøkkeltalsrapport ligg no føre (vedlagt). Rapporten systematiserer og presenterer utviklingstrekk og ei rekkje nøkkeltal for desse for Vestlandet så viktige næringer.

0915 – 0930 **Slik brukar vi nøkkeltala og nøkkeltalssanalysane**

v/ Lasse Kolbjørn Anke Hansen, Hordaland fylkeskommune

0930 – 10.15 **Nøkkeltalsanalysane – ein gjennomgang**

v/ Vegard Salte Flatval, Samfunnsøkonomisk analyse.

1015 - 1030 **Situasjonen, utviklingstrekk og framtidsmuligheter for de viktigste næringene, i Møre og Romsdal spesielt og om Vestlandet generelt, slik IN ser det.**

v/ Direktør Bodil Hollingsæter, Innovasjon Norge

1030 – 1045 **Fiskerinæringa – viktig for Sør-Norge?**

v/Paul-Gustav Remøy, Fiskebåt Vest og Nina Rasmussen, Fiskebåt Sør

1045 – 1130 Spørsmål og kommentarar

Kl. 11.30 – 12.15 Lunsj

Kl. 12.15 – 14.30 Møte i Vestlandsrådet

Orientering:

Hydrogenstrategi 2020 (ca. 10 min)

v/Elisabet Kjærstad Bøe, Sogn og Fjordane og Lina Vassdal, Møre og Romsdal

Møteslutt: seinast 14.30

Vestlandsrådet

Sakliste

Møte i Vestlandsrådet 8. juni 2018, Quality Hotel Alexandra, Molde.

Orientering:

- Hydrogenstrategi 2020 (10 min)

Saker:

13/2018	Vestlandsrådet og framtida – notat til drøfting
14/2018	Tilpassing til det europeiske kvalifikasjonsrammeverket for livslang læring
15/2018	Utviding av nøkkeltalprosjektet – reiselivsnæringa
16/2018	Status for Interreg-programma
17/2018	Handlingsplan cruisestrategi for vestlandsfylka 2018-2020
18/2018	Møte med Transport- og kommunikasjonskomiteen (orienteringssak)
19/2018	Høyring i Kommunal- og forvaltningskomiteen (orienteringssak)
20/2018	Utdanningstilbodet på Vestlandet – sett i lys av behov i leverandørindustrien til sjømatnæringa (orienteringssak)
21/2018	Scenarioprojekt 2030 (orienteringssak)
22/2018	Innspel til Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST) – (orienteringssak)
23/2018	Rapport frå faste utval – internasjonalt arbeid (orienteringssak)
24/2018	Rapport frå Nordsjøkommisjonens arbeidsgruppe for Brexit: «Brexit Impact in the North Sea Region» (orienteringssak)
25/2018	Endring av vassforskrifta – Klima- og miljødepartementet (orienteringssak)
26/2018	Hurtigsamband Bergen-Ålesund – utgreiing/kravspesifikasjon
27/2018	Prosjekt Tiltak mot marin forsøpling (orienteringssak)

VR-sak 13/2018 Vestlandsrådet og framtida - notat til drøfting

Arbeidsutvalet (AU) vedtok i møte 25.januar 2018 at det til Vestlandsrådets møte i juni skulle utarbeidast ei sak om framtidig samarbeid i Vestlandsrådet, m.a. sett i lys av regionreformen. Arbeidsutvalet justerte denne framdrifta i møte 20. april, og la da opp til ein arbeidsmåte der rådet i juni skal *drøfte* status og mulege utfordringar, og at det deretter blir lagt opp til ein prosess fram mot rådets møte i november.

Eit utkast til notat, utarbeida av sekretaratsleiaren, har vore sendt til fylkesordførarane og interne medarbeidarar i fylkeskommunane til informasjon og eventuelle kommentarar. Mottatte innspel er delvis baka inn i notatet. Innhaldet i notatet står likevel utelukkande for sekretariatsleiaren si rekning.

Notatet – datert 16. mai 2018 – følgjer vedlagt. Det same gjer følgjande historisk materiale, i og med at det er viktig at dei ulike styringsdokumenta for Vestlandsrådet blir sett i samanheng:

- Plattforma (2014)
- Samarbeidsavtalen
- Vedtektene

Tilråding:

- 1 Vestlandsrådet tek notatet «Vestlandsrådet og framtida» til vitande.
- 2 Vestlandsrådet har følgjande kommentarar/endringsforslag/signal som skal takast omsyn til i den vidare prosessen:
 - .
 - .
 - .
- 3 Vestlandsrådet ber om at det vert lagt fram sak om «Vestlandsrådet og framtida» til rådets møte 1. november 2018.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

16. mai 2018

Dagfinn Aasen
Sekretariatsleiar

Vestlandsrådet og framtida

Vestlandet



Landsdel i	Norge
Fylke	Møre og Romsdal Sogn og Fjordane Hordaland Rogaland
Kommunar	121 (2009)
	Areal:
Areal	58 552,34 km ² (2009)
	Befolkning:
Innbyggere	1258 536 (2009) 1368 000 (2017, avrunda)

Vestlandsrådet vart etablert i 2003 og er eit *politisk* samarbeidsråd for dei fire fylkeskommunane på Vestlandet. Gjennom Vestlandsrådet skal ein

- styrke landsdelen, både nasjonalt og internasjonalt

- koordinere den politiske innsatsen til beste for landsdelen innanfor definerte satsingsområde og utvikle effektive tenester på tvers av fylkesgrensene
- fremme andre politiske saker av felles interesse
- aktivt påverke rammevilkår for landsdelen og medlemsfylka
- skape samhandlingsarenaer på Vestlandet
- ta initiativ til samarbeidsprosjekt på tvers av fylkesgrensene

Vestlandsregionen blir endra som følge av Regionreformen, og med det kan også arbeidet i Vestlandsrådet bli endra. Reformendringa inneber at Sogn og Fjordane og Hordaland skal danne ein ny felles region, med det førebelse navnet «Vestland», frå og med 2020. (Namnesaka skal avgjerast i Stortinget).

Vestlandsrådet har så langt ikkje diskutert kva verknader og konsekvensar regionreformen kan få for det framtidige arbeidet og samarbeidet i rådet. I Arbeidsutvalets møte 25. januar 2018 vart det sett fram følgjande forslag, slik det er protokollert:

«Solveig Ege Tengesdal: Ba om at det for Vestlandsrådet i juni 2018 blir lagt fram ei sak om framtidig samarbeid i Vestlandsrådet, mellom anna sett i lys av regionreforma. Dette fekk tilslutning i arbeidsutvalet».

Det låg i dette forslaget ei begrunning i at Vestlandsrådet bør drøfte og kome fram til

- 1. kva det vil vere fornuftig å samarbeide om i dei næraste åra, at ein**
- 2. utviklar ein politikk eller agenda som utfordrar 'oss' i vestlandsregionen, og at ein**
- 3. ser utfordringane i relasjon til nasjonal politikk.**

Dette er problemstillingar som ikkje enkelt let seg løyse i ei utgreiing med påfølgjande vedtak i juni-møtet. Saka vil forutsette ein viss grad av prosess, der synspunkt og haldningar kan modnast fram over litt lengre tid. Sekretariatsleiaren foreslo difor, i Arbeidsutvalets møte 20. april 2018, følgjande framdrift:

- at det no blir utarbeidd eit notat om saka, som blir sendt medlemmane før Vestlandsrådets møte i Molde 8. juni
- at notatet blir uformelt drøfta i møte 8. juni
- at det vert laga sak til Vestlandsrådets møte 1. november i Sogndal.

Arbeidsutvalet slutta seg til denne framgangsmåten i møte 20. april 2018.

Dette notatet tek for seg nokre av dei problemstillingane og momenta som kan bli aktuelle i den vidare debatten om Vestlandsrådets framtidige rolle og oppgåver.

Vestlandsrådet sine medlemmar – og administrasjonane – blir med dette bede om å kome med førebelse synspunkt på innhaldet i dette notatet, synspunkt for og imot, supplere notatet med moment som ikkje er nevnt, o.l.

Vestlandsrådet – leiing og namn

Samarbeidet i Vestlandsrådet er oppretta med heimel i kommunelova § 27 og er etablert av fylkeskommunene Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Kanskje viktig å presisere – i ulike samanhengar – at VR er eit samarbeidsorgan heimla i kommunelova § 27. Med dei rettar og plikter som følgjer av det. Av og til kan ei få inntrykk (innad eller i høve eksterne) at nokon trur at rådet er nok meir eller noko mindre enn det.

Sjølv Vestlandsrådet består av 20 medlemmar (m/varamedlemmar), fem fra kvar fylkeskommune. Rådet møtes tre gonger i året. Leiarvervet går på omgang for eitt år om gongen mellom fylkesordførarane. For 2018 er fylkesordførar i Møre og Romsdal, Jon Aasen, leiar av Vestlandsrådet.

I tillegg til rådet er det etablert eit eige arbeidsutval (AU) som er samansett av dei fire fylkesordførarane på Vestlandet:

- Jon Aasen Møre og Romsdal
- Jenny Følling Sogn og Fjordane
- Anne Gine Hestetun Hordaland
- Solveig Ege Tengedal Rogaland

AU skal m.a. vere eit organ som set den *politiske* dagsorden og som avklarar kva saker ein skal arbeide med mellom møta og kva saker som skal takast opp i neste møte. Arbeidsutvalet skal *ikkje innstille* i saker overfor rådet.

Frå våren 2010 var det etablert eit eige fast sekretariat for rådet. Denne ordninga er seinare endra, og sekretariatsansvaret og -funksjonane følgjer no det fylket som til eikvar tid har leiarskapet.

Frå 1. januar 2020 vil Sogn og Fjordane og Hordaland gå saman i regionen med arbeidsnamnet «Vestland». Denne nye regionen vil bli eit sterkt tyngdepunkt i Vestlandsråds-samarbeidet, og den berømmelege «kjøttvekta» er viktig i mange samanhengar.

Frå det tidspunktet Sogn og Fjordane og Hordaland slår seg saman, blir det 3 partar/medlemmar i rådet, men det geografiske området «vestlandet» vil vere det same. Dei faglege problemstillingane og utfordringane for vestlandet, og for Vestlandsrådet som organ, kan antas også å ville bli om lag dei same.

Det som reelt sett kan endre seg og påverke arbeidet i rådet er at tyngdepunktet i regionen blir endra, og interessene for rådets arbeid kan bli påverka av dette. Vidare at økonomien i rådet kan bli påverka.

Innbyggartala i dei framtidige regionane vil skissemessig vere om lag slik (2017-tal, avrunda, det er ikkje tatt høgde for folketalsvekst):

Fylke/Region	Innbyggjarar 2017	2017 %	2020 %
Møre og Romsdal:	266 200	19,4 %	19,4 %
Rogaland:	472 000	34,5 %	34,5 %
Sogn og Fjordane	110 200	08,1 %	-
Hordaland	519 900	38,0 %	-

«Vestland»:	(630 100)	-	46,1 %
<u>Vestlandet samla</u>	<u>1 368 000</u>		

(Til samanlikning kan nemnast at den nye regionen «Viken» (samanslutning av Buskerud, Akershus og Østfold) vil få om lag 1 150 000 innbyggjarar frå og med 2020).

Regionen «Vestland» blir ein stor organisasjon, og vil innan eigne organisatoriske grenser kunne få kapasitet til å markere og ta seg av fagsakene som Vestlandsrådet arbeider med i dag. Forskjellen som oppstår mellom dagens fylker blir folketalsmessig og arealmessig stor, men korleis dette kjem til å slå ut for Vestlandsrådet og rådets arbeid, må utgreiast og vurderast i tida som kjem. Verknadane avheng av politikken som blir ført.

Korleis regionreformen eventuelt bør endre samansettinga i Vestlandsrådet må avklarast: skal regionen «Vestland» oppretthalde dagens samla representasjon på tilsaman 10 medlemmar, eller skal kvar region – uansett storleik – ha som i dag 5 representantar kvar? I så fall vil ein kunne effektivisere rådet og samarbeidet gjennom slanking.

Det kanskje mest nærliggande er å handsame regionane likt, at demokratiet skal vere likt for alle, uansett storleik, og at kvar region dermed skal ha 5 medlemmar i rådet?

På den andre sida vil dette kunne påverke økonomien i Vestlandsrådet: i dag betaler alle 500 000 kr. i kontingent. Å gå frå 4 til 3 medlemmar inneber i så fall bortfall av ½ mill kr. i tilskot.

Kva meiner fylka om forhold som dette?

Behov for namnebyte? Ut frå at den nye regionen ved dåpen kan få namnet «Vestland», er det også grunn til å reise spørsmålet om Vestlandsrådet bør heite Vestlandsrådet frå og med 2020. For menigmann kan det vere nærliggande å tenkje at Vestlandsrådet er eit organ for den nye regionen, og ikkje for heile vestlandet.

På den andre sida er «Vestlandsrådet» eit godt innarbeida namn, både nasjonalt og internasjonalt (i EU-systemet m.v.). Det kan difor hende at det er praktisk og gunstig å oppretthalde namnet, sjølv om regionreformen kan komplisere dette noko.

Dersom Stortinget vedtek «Vestland» som nytt regionnamn, skal ein halde fast på namnet «Vestlandsrådet», eller skal ein prøve å kome fram til eit nytt namn som skiljer rådet frå regionnamnet «Vestland»?

Felles plattform og samarbeid om politiske saker

Ut frå oppdraget som Arbeidsutvalet ga i møte 25. januar 2018, kan pkt. 1 nedanfor relaterast til den eksisterande politiske *plattformen* for Vestlandsrådet, medan pkt. 2 og 3 meir kan knyttast til konkrete *saker* som rådet allereie arbeider med eller skal arbeide med i tida som kjem.

- 1. kva det vil vere fornuftig å samarbeide om i dei næraste åra, at ein**
- 2. utviklar ein politikk eller agenda som utfordrar 'oss' i vestlandsregionen, og at ein**
- 3. ser utfordringane i relasjon til nasjonal politikk.**

I årsmeldinga for 2017 står følgande om «Politisk plattform for Vestlandsrådet»:

«Vestlandsrådet har i fleire rundar revidert den politiske plattformen for arbeidet, sist i 2014. Det har heile vegen vore semje om å styrke følgjande område:

- Samferdsle- og infrastrukturtiltak som styrker landsdelen, gjev betre konkurransekraft og lettar tilhøva for kommunikasjonar og transport.
- Fellesprosjekt som fremjar utvikling for innbyggjarane på Vestlandet.
- Internasjonalt engasjement som styrker Nordsjøsam arbeidet og kontakten med EU.
- Kulturengasjement der Vestlandsrådet fremjar fellesinteresser overfor statlege styresmakter.
- Den politiske beredskapen for å følgje opp nettverk og politiske signal og prosessar som er viktige for landsdelen».

Plattformen er Vestlandsrådets «oppdrag», og fylka kan når som helst vurdere denne og vedta eventuelle endringar. Plattformen kan synes å vere rimeleg godt tilpassa Vestlandsrådets arbeid og interessefelt. Men det er reist spørsmål om plattformen er nok oppdatert i høve «nye næringar», og viss det her blir lagt til noko – er det samtidig noko som bør nedprioriterast?

Andre synspunkt går i retning av at Vestlandsrådet har teke opp i seg tema som slit med å finne sin plass. Altså at rådet er *viktigast* der vi som medlem har ei felles sak overfor nasjonale eller overnasjonale styresmakter, regjering, nasjonalstat eller overnasjonale styresmakter. *Svakast* og mest utydelige er vi overfor næringsliv, academia, organisasjonar og private interesser.

Kanskje bør rådet diskutere å spisse eller konsentrere aktivitetane gjennom felles interesser overfor stat, EU / EØS / Norden. Da kan ein fort ende opp med samferdsel og internasjonale avtaler. Resten som næringsutvikling og nærings samarbeid vert tona ned.

Dersom det skjer ei slik oppsramming eller spissing av innsatsområda kan det og innebære at det blir mindre aktuelt at Bergen og Stavanger skal vere med som bisitjarar.

Vestlandsrådet arbeider no (2018) med ei rekkje viktige saker. Saker som Vestlandsrådet vel å engasjere seg i skal, slik Arbeidsutvalet ser det, «utfordre oss», og ha relevans i henhold til «nasjonal politikk». Med andre ord – Vestlandsrådet ønskjer at rådet skal ha ei stemme som blir høyrd og lagt merke til ut over grensene for eigen region.

Ein føresetnad for dette er at Vestlandsrådet også i framtida står samla om sakene med utgangspunkt i samarbeidsplattformen. På mange samfunnsområder, og ikkje minst når det gjeld samferdsel, tilrettelegging for næringsutvikling, grenseoverskridande utfordringar for miljø og forureining, er det store fordelar knytta til det å stå saman og vere einige lokalt overfor sentrale styresmakter.

Størstedelen av Vestlandsrådets prioriterte arbeidsoppgåver kan seiast å vere av ein slik karakter at 'samarbeid gjer sterk'. Kva mynde kan ein i så fall tenkje seg at rådet skal ha? Skal det t.d. vere eit uttaleorgan eller eit vedtaksorgan over fylkesnivået? Eller skal det vere eit organ som behandlar saker etter at kvar fylkeskommune har uttala seg og/eller vedtatt noko? Å ha makt til å fatte vedtak på vegne av nokon inneber at arbeidet i eit organ kan bli tatt meir alvorleg, at ein «toppar laget» for å engasjere seg i organets arbeid. Dersom t.d. Vestlandsrådet skal vere eit «tilleggsorgan», eit sandpåstrøingsorgan, er det større fare for at rådet kan bli mindre interessant å engasjere seg i.

Når regionreforma trer i kraft lokalt, og «Vestland» blir eit større tyngdepunkt på vestlandet, kan det vere lett å tenkje seg at opplevinga av å føle seg som «storebror» kan føre til at «Vestland» vil sjå på Vestlandsrådssamarbeidet som ein omveg for å nå fram til t.d. statlege styresmakter; at ein like gjerne, med like stor kraft, kan nå fram med sine ønskjer og behov gjennom direkte kontakt.

Som ytterleggående synspunkt i denne retninga kan ein difor spørje: når regionreforma trer i kraft, vil det da vere behov eller samla interesse for eit råd som Vestlandsrådet? Vil det kunne bli slik at det er Møre og Romsdal og Rogaland som vil ha mest interesse av å oppretthalde rådet, og ikkje «Vestland»?

Vestlandsrådets rennome og omdøme synes i stor grad å vere godt. Dersom dette er sant, at også sentrale styresmakter oppfattar det slik, vil det vere risiko knytta til å endre noko som allereie fungerer godt. Vestlandet vil alltid ha saker («landsdelssaker») som det er viktig å løfte inn på arenaer for rikspolitik. Da er det viktig å ha eit velfungerande lokalt apparat, og Vestlandsrådet kan fylle denne rolla.

Mange av sakene som Vestlandsrådet arbeider med er omfattande og komplekse, er basert på stor fagkunnskap. Oppleves det slik politisk at dei faglege omsyna kan verte bestemmande for kva dei folkevalde kan tillate seg å legge inn av «politikk»?

Eller kan ein snu på dette, og seie: først tek vi ein prinsipiell politisk diskusjon, vurderer ulike «politikkar» og politiske innspel, og gir så dei som skal utgreie mulege eller alternative retningsval? Så kan ein ta for seg sak for sak og stille spørsmålet, slik Arbeidsutvalet har gjort:

«Kva er det i denne saka som skal medverke til at vi blir utfordra som vestlandsregion, og som også utfordrar oss i relasjon til nasjonal politikk? Kva kan vi oppnå av «meirverdi» ved å profilere arbeidet og engasjementet vårt gjennom Vestlandsrådet?»

Ut frå den bestillinga som vart gitt i Arbeidsutvalet den 25. januar, kan mulege problemstillingar t.d. vere:

1. Vil regionreformen kunne vere ein trussel mot dei haldningane som i dag ligg til grunn for samarbeidet i Vestlandsrådet? Korleis vil dei folkevalde organa i nye «Vestland» sjå på sine naboregionar Rogaland og Møre og Romsdal?
2. Er det nødvendig å revurdere gjeldande «plattform for arbeidet», dvs.rådets status/rolle, og i så fall: i kva retning?
 - Bør dagens plattform oppretthaldast slik den er? Er det engasjementet som fylkeskommunane i dag legg i Vestlandsrådet stort nok eller passe stort, sett i høve til ambisjonane?
 - Bør dagens plattform utvidast? Ser ein for seg at det er ein styrke for vestlandet samla, sjølv etter regionreformen, at «enighet gjør sterk» og at Vestlandsrådet gjev vestlandet sterkare innfyttelse på statleg politikk enn det fylka (regionane) vil ha kvar for seg?
 - Bør dagens plattform «spissast»? Altså slik at Vestlandsrådets arbeids- og interesseområder i sterkare grad blir konsentrert om det som opprinneleg var «kjerneoppgåver»; dvs. at rådets arbeid blir konsentrert meir om rammebetingelsane (ref. inntektssystemet) for det som fylkeskommunane er sett til å styre (ferjer, vegar, rassikring, tunnellar, etc.), og at andre tema blir tona noko ned?
3. Skal Vestlandsrådets mynde endrast?
4. Ei anna utfordring er: Det er utarbeidd gode årsmeldingar for Vestlandsrådet, men er desse gode nok på resultatvurderingar? Kva oppnår eigentleg VR? Bør rådet ha eit litt større fokus også på det?
5. Andre innspel til retningaval??

Korleis ser dagens 4 samarbeidspartar på problemstillingar og påstandar som dette?

Vedlegg til notatet, i og med at det er viktig at ulike styringsdokument blir sett i samanheng:

- Plattformen (2014)
- Samarbeidsavtalen
- Vedtektene

Arbeid fram mot Vestlandsrådets møte 1. november 2018:

ETTER EIN DISKUSJON OG PROSESS PÅ M.A. DEI PROBLEMSTILLINGANE SOM ER REIST I DETTE NOTATET VIL DET KUNNE VERE GRUNNLAG FOR Å OPPSUMMERE OG VURDERE VESTLANDSRÅDETS FRAMTIDIGE ROLLE, STATUS OG OPPGÅVER:

Oppsummering og konklusjonar – Vestlandsrådet inn i framtida (2019 – 2030?):

1 Vestlandsrådet sine sterke sider

-
- ..

2 Vestlandsrådet sine svake sider

-
- ..

3 Truslar for Vestlandsrådets eksistens

-
- ..

4 Mogelegheiter og framtidsutsikter for Vestlandsrådet

-
- ..

5 Konklusjonar

-
-

6 Forslag til vedtak

-
-

VR-sak 14/2018 - Tilpassing til det europeiske kvalifikasjonsrammeverket for livslang læring

For å lette integrering av arbeidsinnvandrarar foreslo Europakommisjonen i 2008 å lage ein europeisk standard som definerer nivå av kunnskap, ferdigheiter og kompetanse for alle EU/EØS-land: det europeiske kvalifikasjonsrammeverket for livslang læring (EQF). I 2016 vart dette rammeverket revidert. Rammeverket vart innlemma i EØS-avtalen i mars 2018.

Rammeverket skal gjere det lettare for arbeidsgjevarar og utdanningsinstitusjonar å vite kva ferdigheiter og kunnskapar arbeidsmigrantar har frå sitt heimland. Dette føreset at alle medlemslanda tilpassar sine nasjonale læreplaner/vurderingskriterium til det europeiske kvalifikasjonsrammeverket. Noreg har utvikla eit nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring (NKR) som beskriv læringsutbytte for norske utdanningar og kva kvalifikasjonsnivå den einskilde har etter fullført utdanning. Desse kvalifikasjonsnivåa kan brukast i heile EU/EØS når Kunnskapsdepartementet har vedteke ei forskrift om tilvising mellom det nasjonale kvalifikasjonsrammeverket NKR og det europeiske kvalifikasjonsrammeverket EQF.

Fri flyt av arbeidskraft fører med seg mange utfordringar. Mangelen på ei felles europeisk forståing for kva ei utdanning/eit kompetansebevis betyr, gjer at mange slit med å få seg jobb, og dei må kanskje ta jobbar som dei er overkvalifisert eller underkvalifisert for. Det er arbeidsgjevar som avgjer om ein arbeidssøkar er kvalifisert til jobben. Det er utfordrande fordi dokumentasjon som arbeidsinnvandrarar har med seg frå heimlandet ikkje nødvendigvis gjev detaljert informasjon om kva dei har av kunnskapar og ferdigheiter. For arbeidstakar kan det medføre tap av arbeidsinntekt og arbeidsgjevar risikerer å tilsette ein person som ikkje har kompetansen/ferdigheitene som er nødvendig for å gjere ein god jobb.

Det felles europeiske kvalifikasjonsrammeverket vil også gjelde elevar, lærlingar, fagskulestudentar og studentar ved universitet og høgskular. I 2017 tok rundt 26 000 elevar, lærlingar og studentar delar av utdanninga si i utlandet. Prosessane for godkjenning av fagleg innhald og kvalifikasjonsnivå er både omfattande og tidkrevjande.

NOKUT gjer allereie ein god jobb med å tilpasse og oversette kunnskapar, ferdigheiter og kompetanse som arbeidsinnvandrarar har med seg frå sine heimland. Dette arbeidet kan verte forenkla ved at Noreg tilpassar sitt nasjonale kvalifikasjonsrammeverk til det europeiske kvalifikasjonsrammeverket. Dette vil også kome norske borgarar som vil inn på arbeidsmarknaden i andre EU/EØS-land til gode.

Mange land i Europa har allereie gjennomført denne jobben, med gode resultat. Det er også tredjepartsland som ønsker å verte med i denne tilpassinga.

Vurdering

Vestlandsfylka opplever ein nedgang i talet på arbeidsinnvandrarar samstundes som behovet for arbeidsinnvandring truleg vil auke framover, blant anna på grunn av ei aldrande befolkning. For å kunne tiltrekke seg dyktige arbeidsinnvandrarar er det viktig at Vestlandet er ein attraktiv stad å bu og arbeide. For å få til god integrering er det i tillegg svært viktig at innvandrarar får anerkjent sin kompetanse.

Ei rask tilpassing av det norske kvalifikasjonsrammeverket til det europeiske kvalifikasjonsrammeverket vil bidra til dette. Tilpassinga vil forenkla arbeidsgjevaren sin jobb med undersøking av kvalifikasjonar og tilsetting av arbeidsinnvandrarar fordi dei fort kan avgjere om kompetansen er den rette. Innvandrarane vil lettare få godkjent sin kompetanse og vil tene på det både økonomisk og sosialt. Tilpassinga vil gjere det lettare for arbeidskraft å flytte frå eit land til eit anna, fordi dokumentasjon av kunnskapar og kompetanse ikkje er eit problem. Ei slik tilpassing vil i tillegg kunne gjere det lettare å halde på arbeidsinnvandrarane som har med seg familie, når dei veit at utdanning og kompetanse opparbeidd i Noreg også kvalifiserer til jobb i heimlandet for barna.

Ekspertutvalet foreslår i sin rapport «Regionreformen. Desentralisering av oppgaver fra staten til fylkeskommunene» at fylkeskommunane får ei større rolle i integreringsarbeidet, og at dei nye regionane skal overta oppgåvene til Integrerings- og mangfaldsdirektoratet (IMDi). Når det norske kvalifikasjonsrammeverket og læreplanmåla skal tilpassast det europeiske rammeverket vil det vere mogleg for Vestland fylke å vere føregangsfylke, som eit viktig ledd i arbeidet med betre og raskare integrering av arbeidsinnvandrarar. Vestland fylke kan til dømes utforme informasjonsmateriale og informere arbeidsgjevarar og fagforeiningar.

I tillegg vil eit felles rammeverk for kvalifikasjonsnivå gjere utanlandsopphald i samband med utdanning mykje enklare å både planlegge og gjennomføre. Dette kan føre til at enda fleire av våre elevar, lærlingar og studentar får moglegheita til å skaffe seg relevant, internasjonal kompetanse i løpet av utdanninga. Med eit felles rammeverk for kvalifikasjonar vil det også bli enklare for utdanningsinstitusjonane våre å finne gode og relevante partnerinstitusjonar i utlandet. Dette vil opne for fleire spanande samarbeid i framtida, som kan bidra til å heve det totale kunnskaps- og kompetansenivået på Vestlandet.

Tilråding

Vestlandsrådet ber regjeringa ved Kunnskapsdepartementet om ei rask implementering av det nye europeiske kvalifikasjonsrammeverket EQF i norsk regelverk slik at integreringa av arbeidsinnvandrarar og andre innvandrarar vert enklare og smidigare, og slik at norske borgarar får lettare tilgang til arbeidsmarknadane i andre EU/EØS-land.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

VR-sak 15/2018 - Utviding av nøkkeltalprosjektet - reiselivsnæringa

Bakgrunn

I sak 21/17 fatta Vestlandsrådet vedtak om å vurdere ei vidare løyving med tanke på å utvide det felles «Nøkkeltalprosjektet» til også å inkludere reiselivsnæringa frå 2018. Vestlandsrådet bad om at det til første møte i 2018 skulle leggjast fram ei kostnadsrekna skisse som syner faktiske utgifter og modellar knytt til ei slik vurdering.

Vedtaket er følgande:

1. Vestlandsrådet bestiller ein komplett leveranse av nøkkeltal for dei utvalde næringane marin, maritim og energi for rekneskapsåret 2016, med leveranse første kvartal 2018, i høve til gjeldande avtale med Samfunnsøkonomisk analyse.
2. I samband med handsaminga av budsjettet for 2018, vil Vestlandsrådet vurdere ei vidare løyving med tanke på å utvide det felles «Nøkkeltalsprosjektet» til også å inkludere reiselivsnæringa frå 2018. Vestlandsrådet ønskjer at det til første møte i 2018 ligg føre ei kostnadsrekna skisse som syner faktiske utgifter (og modellar) knytt til ei slik utviding.

Prisoverslag er henta inn frå Samfunnsøkonomisk Analyse. Dette gjeld både reiseliv og kultur. På grunn av sjukdom i fylkesadministrasjonen blei ikkje skissa lagt fram for Vestlandsrådet sitt første møte 15. februar 2018.

Tilbod

Samfunnsøkonomisk Analyse har lagt fram eit tilbod for å utvide Nøkkeltalsprosjektet til å inkludere reiseliv og kultur. Det vil bli nytta same metodikk for å definere næringane, produsere nøkkeltal og rapportere som det som allereie blir gjort for Nøkkeltalsprosjektet.

Kostnaden er berekna til kr 200 000 ekskl. mva for første året, med ein kostnad på kr 150 000 ekskl. mva for oppdateringar for seinare år.

Tilbodet som er lagt fram er høgare enn den faste prisen som ligg til grunn for næringane som allereie er ein del av Nøkkeltalsprosjektet. Dette er fordi denne prisen er forhandla fram i ein anbudsprosess. Når ein skal utvide prosjektet til å gjelde reiseliv, er det ei føremon å nytte same leverandør av data slik at det blir samsvar mellom metode og framstilling. Det er grunn til å tru at ein bør kunne forhandle fram ein lågare pris for reiselivsdelen når eksisterande rammeavtale skal til ny vurdering.

Tidsplanen for leveranse er skissert til åtte veker frå oppstartsmøte med kontraktssignering.

Forankring i næringa

Reiselivsnæringane må konsulterast for å sikre at rapporten vil levere tal som er i tråd med næringa sitt behov. Det er eit mål at tala frå rapporten blir samanliknbare både med dei øvrige næringane som er omtala i Nøkkeltalsprosjektet, og med andre analysar for reiseliv som blir gjort rundt i Noreg.

Ein planlegg eit møte mellom analyseavdelinga i Hordaland fylkeskommune og representantar frå destinasjonsgruppa i Hordaland for å diskutere tilbodet og sikre at leveransen vil innehalde den informasjonen næringa treng.

Konklusjon

Vestlandsrådet skal i tida som kjem drøfte korleis rådet skal innrette seg i framtida, og kva samfunnsområde og saker ein spesielt vil sette fokus på framover. I samband med dette finn ein det ikkje rett no å foreslå ei utviding av nøkkeltalsprosjektet som går ut over intensjonen i Vestlandsrådets vedtak i sak 21/17 (begrensa til reiseliv).

I budsjettet for 2018 er det ikkje sett av midlar til dette direkte, og ei eventuell løyving må da takast frå ledige midlar.

Vedlegg:

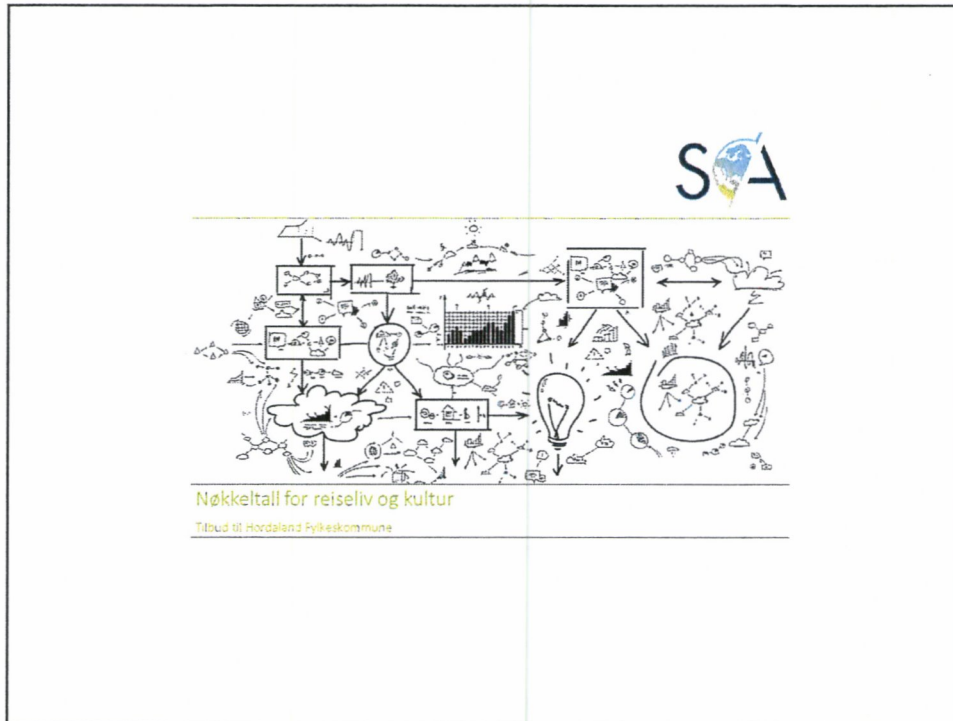
«Nøkkeltall for reiseliv og kultur», Samfunnsøkonomisk Analyse, tilbod til Hordaland fylkeskommune

Forslag til vedtak:

Vestlandsrådet vedtek å utvide det felles «Nøkkeltalsprosjektet» til også å inkludere reiselivsnæringa frå 2018.

Kostnadane, om lag kr. 100.000, blir å dekke av Vestlandsrådets reservemidlar.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann



Bakgrunn

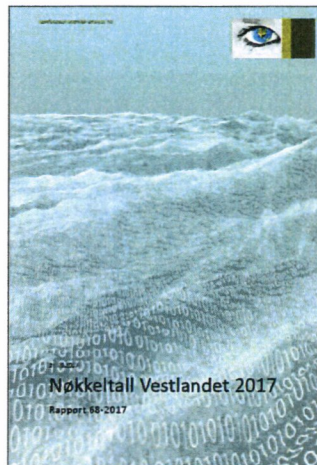
Hordaland fylkeskommune ønsker å utvide eksisterende nøkkeltallsprosjekt som Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) gjennomfører for næringene marin, maritim, petroleum og fornybar energiproduksjon, med reiselivsnæringen og kultur næringen. SØAs løsningsforslag gir Hordaland fylkeskommune relevant kunnskap og innsikt i næringenes størrelse, geografiske nedslagsfelt og utvikling langs et utvalg nøkkeltall. Vi vektlegger særlig følgende resultater:

- Definisjon av reiseliv- og kultur næringene
- Metode som tar høyde for hovedkontorproblematikk og overlappende aktivitet på virksomhetsnivå
- Utvikling i nøkkeltall over tid
- Sammenligning med næringene i kommuner og fylker på Vestlandet med næringene i landet for øvrig og Oslo
- Pedagogisk framstilling av resultater i rapportform
- Tilrettelegging av datamateriale til publisering i Nesstar

Tilbud reiseliv og kultur

Utvidelse av eksisterende prosjekt

- Utvide eksisterende er kostnadseffektivt
- Samme metodikk legges til grunn for å definere næringene, produsere nøkkeltall og rapportering
- Tidsplan skisseres til åtte uker fra et oppstartsmøte med kontraktsignering. Se nærmere forslag til tidsplan i egen slide (13).
- Kostnad beregnet til 200 000 kroner ekskl. mva.
- Samme team som i eksisterende nøkkeltallsprosjekt effektiviserer arbeidet. Trekker inn ekspertise på reiseliv og kultur til bistand i definisjonsarbeid, analyser og kvalitetssikring i Karin Ibenholt.



Tre trinn



Næringene
defineres



Nøkkeltall
produseres



Rapportering og formidling av
resultater

Trinn 1

Gjennomføring

- SØA tar utgangspunkt i eksisterende rapporter og studier av reiselivs- og kulturnæringer (for eksempel Menons studier av reiseliv) og SSBs satellitregnskap for reiseliv
- Basert på eksisterende definisjoner, satellitregnskapet og egne vurderinger identifiseres de relevante NACE-koder på mest detaljerte nivå
- Kvalitetssikring av de største virksomhetene i hver NACE-kode gjør at vi kan fordele aktiviteten på undergrupper og øvrige næringer uten overlapp. Metoden gjør samtidig at vi får et sammenligningsgrunnlag for næringen på Vestlandet med andre regioner og landsdeler.
- Et forslag til foreløpig bruttoliste med NACE-koder til videre diskusjon og arbeid ved eventuell gjennomføring av dette prosjektet følger i de neste slides.
- Vi ønsker dialog og forankring av definisjonen med Hordaland fylkeskommune og andre relevante interessenter underveis i arbeidet.



29.05 2018 | Slide 5

Trinn 1

Forslag definisjon, kultur

NACE	Beskrivelse	Undergruppe
71.112	Arkitekttjenester vedrørende byggverk	Arkitektur & design
71.113	Landskapsarkitekttjenester	Arkitektur & design
74.101	Industridesign, produktdesign og annen teknisk designvirksomhet	Arkitektur & design
74.102	Grafisk og visuell kommunikasjonsdesign	Arkitektur & design
74.103	Interiørarkitekt-, interiørdesign- og interiørkonsulentvirksomhet	Arkitektur & design
91.011	Drift av folkebiblioteker	Bibliotek
59.11	Produksjon av film, video og fjernsynsprogrammer	Film
59.12	Etterarbeid knyttet til produksjon av film, video og fjernsynsprogrammer	Film
59.13	Distribusjon av film, video og fjernsynsprogrammer	Film
74.903	Impresariovirksomhet	Formidling
91.021	Drift av kunst- og kunstindustrimuseer	Kulturarv
91.022	Drift av kulturhistoriske museer	Kulturarv
91.023	Drift av naturhistoriske museer	Kulturarv
91.029	Drift av museer ikke nevnt annet sted	Kulturarv
91.03	Drift av historiske steder og bygninger og lignende severdigheter	Kulturarv
91.04	Drift av botaniske og zoologiske hager og naturreservater	Kulturarv
18.12	Trykking ellers	Litteratur
18.13	Ferdiggjøring før trykking og publisering	Litteratur
18.14	Bokbinding og tilknyttede tjenester	Litteratur
58.11	Utgivelse av bøker	Litteratur
90.019	Utøvende kunstnere og underholdningsvirksomhet ikke nevnt annet sted	Litteratur
90.034	Selvstendig kunstnerisk virksomhet innen litteratur	Litteratur



29.05 2018 | Slide 6

Trinn 1

Forslag definisjon, kultur (forts.)

NACE	Beskrivelse	Undergruppe
18.11	Trykking av aviser	Media
60.1	Radiokringkasting	Media
60.2	Fjernsynskringkasting	Media
73.11	Reklamebyråer	Media
73.12	Medieformidlingstjenester	Media
18.2	Reproduksjon av innspilte opptak	Musikk
59.2	Produksjon og utgivelse av musikk- og lydopptak	Musikk
90.011	Utgående kunstnere og underholdningsvirksomhet innen musikk	Musikk
90.032	Selvstendig kunstnerisk virksomhet innen musikk	Musikk
90.012	Utgående kunstnere og underholdningsvirksomhet innen scenekunst	Scenekunst
90.02	Tjenester tilknyttet underholdningsvirksomhet	Scenekunst
90.033	Selvstendig kunstnerisk virksomhet innen scenekunst	Scenekunst
90.04	Drift av lokaler tilknyttet kunstnerisk virksomhet	Scenekunst
58.21	Utgivelse av programvare for dataspill	Spill
74.2	Fotografvirksomhet	Visuell kunst
90.031	Selvstendig kunstnerisk virksomhet innen visuell kunst	Visuell kunst
90.039	Selvstendig kunstnerisk virksomhet ikke nevnt annet sted	Visuell kunst

Trinn 1

Forslag definisjon, kultur (forts.)

- Elleve undergrupper
 - Arkitektur og design
 - Bibliotek
 - Film
 - Formidling
 - Kulturarv
 - Litteratur
 - Media
 - Musikk
 - Scenekunst
 - Spill
 - Visuell kunst
- Kan vurdere å slå noen sammen
- Bør se denne definisjonen, og særlig det som omhandler media, med eventuelt sideprosjekt for NCE Media. Dette ønsker vi en dialog med oppdragsgiver om ved eventuell gjennomføring av prosjektet.

Trinn 1

Forslag definisjon, reiseliv

NACE	Beskrivelse	Undergruppe
59.14	Filmframvisning	Aktiviteter
77.21	Utleie og leasing av sports- og fritidsutstyr	Aktiviteter
79.11	Reisebyråvirksomhet	Aktiviteter
79.12	Reisearrangørvirksomhet	Aktiviteter
79.901	Turistkontorvirksomhet og destinasjonsselskaper	Aktiviteter
79.902	Guider og reiseledere	Aktiviteter
79.903	Opplevelses-, arrangements- og aktivitetsarrangørvirksomhet	Aktiviteter
79.909	Turistrelaterte tjenester ikke nevnt annet sted	Aktiviteter
93.21	Drift av fornyelses- og temparker	Innhold
93.291	Opplevelsesaktiviteter	Innhold
93.292	Fritidsetablisement	Innhold
93.299	Fritidsvirksomhet ellers	Innhold
55.101	Drift av hoteller, pensjonater og moteller med restaurant	Overnatting
55.102	Drift av hoteller, pensjonater og moteller uten restaurant	Overnatting
55.201	Drift av vandrerhjem	Overnatting
55.202	Drift av ferieleiligheter	Overnatting
55.3	Drift av campingplasser	Overnatting
47.241	Butikkhandel med bakervarer og konditorvarer	Servering
56.101	Drift av restauranter og kafeer	Servering
56.102	Drift av gatekjøkken	Servering
56.21	Cateringvirksomhet	Servering
56.301	Drift av puber	Servering
56.309	Drift av barer ellers	Servering



29.05.2018 | Slide 9

Trinn 1

Forslag definisjon, reiseliv (forts.)

NACE	Beskrivelse	Undergruppe
49.1	Passasjertransport med jernbane	Transport
49.311	Rutebiltransport i by- og forstadsområde	Transport
49.312	Transport med sporveis- og forstadsbane	Transport
49.32	Drosjebiltransport	Transport
49.391	Rutebiltransport utenfor by- og forstadsområde	Transport
49.392	Turbiltransport	Transport
49.393	Transport med taubaner, kabelbaner og skiheiser	Transport
50.101	Utenriks sjøfart med passasjerer	Transport
50.102	Innenlandske kysttruter med passasjerer	Transport
50.109	Kysttrafikk ellers med passasjerer	Transport
50.3	Passasjertransport på elver og innsjøer	Transport
51.1	Lufttransport med passasjerer	Transport



29.05.2018 | Slide 10

Trinn 1

Forslag definisjon, reiseliv (forts.)

- Fem undergrupper
 - Aktiviteter
 - Innhold
 - Servering
 - Overnatting
 - Transport
- Kan vurdere å slå noen sammen
- Dialog og forankring med oppdragsgiver ønskes underveis i definisjonsarbeidet

Trinn 2

Gjennomføring

- Med definisjon av reiselivs- og kulturnæringene produseres samme nøkkeltall som for de eksisterende næringene i nøkkeltallsrapportene
 - Ansatte
 - Årsverk
 - Verdiskaping
 - Driftsresultat
 - Årsresultat
 - Omsetning
 - Nyetableringer
 - Overlevelsesrater
- Nøkkeltallene bygges opp fra virksomhetsnivå, og presenteres for de to hovednæringene inkludert undergrupper på fylkesnivå og utvalgte analyser på kommunenivå. Rapporteringen blir som i eksisterende nøkkeltallsrapporter (se vedlagt rapport med 2015-tall).
- I tillegg til rapporten tilrettelegges rådata på kommunenivå til publisering i Nesstar med ønsket detaljeringsnivå. Også denne tilretteleggingen gjøres i tråd med siste leveranse av nøkkeltall på de fire øvrige næringene.

Tidsplan og omfang



Pris beregnet til NOK 200 000 ekskl. mva. SØA tilbyr også en opsjon på oppdateringer av rapport med datagrunnlag med beregnet pris NOK 150 000 ekskl. mva. Kostnadsbesparelsene kommer hovedsakelig i definisjonsarbeidet og i oppsett av datauttrekk og tilrettelegging.



Tidsplanen under skisserer framdriften per uke i prosjektperioden. Prosjektet går i gang umiddelbart etter signert kontrakt. Vi tar forbehold om endringer i rekkefølge og den detaljerte framdriften.

Anslår mulig leveranse av endelig rapport med presentasjon mot slutten av mars, for eksempel uke 12.

Måned	Januar			Februar				Mars			
	Uke	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kontraktsgnering											
Møter med oppdragsgiver											
Definisjonsarbeid											
Kvalitetssikring											
Produksjon av nøkkeltall											
Tilrettelegging av data Nesstar											
Rapportskriving											
Leveranser											



29.05.2018 | Side 13

Personell



Vegard S. Flatval
Seniorøkonom
Prosjektleder



Karin Ibenholt
Fagsjef
Prosjektmedarbeider og
kvalitetssikrer



Rolf Rønnes
Daglig leder
Prosjektmedarbeider



Emil C. Bjøru
Samfunnsøkonom
Prosjektmedarbeider



29.05.2018 | Side 14

VR-sak 16/2018 Status for Interreg-programma

Bakgrunn

Vestlandsrådet bestemte i sak VR 09/18 Handlingsplan for Vestlandsrådet sitt arbeid i Nordsjøkommisjonen 2018 at Vestlandsrådet skal følgje utviklinga i samhøyrepolitikken og posisjonen til Interreg-programma på europeisk og nasjonalt nivå tett, og utarbeide ein felles posisjon for å bidra til ei styrking av Nordsjøprogrammet. Dei norske løyvingane til Interreg-programma har dei siste åra vore under politiske press, og vorte kutta eller halde på same nivå som tidlegare, samstundes som mange EU-land har auka sine løyvingar. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har også sett ned ei gruppe som skal evaluere resultata av Interreg-programma. På europeisk nivå er det samstundes diskusjon rundt den framtidige samhøyrepolitikken i EU og kva rolle og tyngde Interreg-programma skal ha i neste budsjettperiode.

Nyleg ga Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) beskjed til Nordsjøprogrammet om at programmet er kutta med 1.118.000 euro i denne programperioden (ca. 12 prosent), jf. vedlagte brev frå 04.05.2018.

Samhøyrepolitikken (cohesion policy) er ein del av EUs investeringspolitikk. Målet er å styrke økonomisk, sosial og geografisk samhøyre mellom regionane i Europa for å utjamne forskjellar og løfte konkurransekrafta til dei svakaste regionane.

EU-kommisjonen brukar tre forskjellige program med prosjektmidlar for å levere på denne politikken: det europeiske regionalutviklingsfondet (ERDF), det europeiske sosialfondet (ESF) og samhøyrefondet (CF). Til saman utgjer desse fonda 351.8 milliardar euro – nesten ein tredel av det totale EU-budsjettet (MFF) for perioden 2014-2020. Regionalpolitikken er ikkje ein del av EØS-avtalen og Noreg og norske regionar deltek derfor ikkje i desse programma.

Interreg (European Territorial Cooperation/ETC) vert finansiert gjennom det europeiske regionalutviklingsfondet og fremjar sosial og økonomisk integrasjon over landegrensene gjennom regionalt samarbeid. Noreg har sidan 1990 delteke i Interreg-programma med eigne midlar. Den norske regjeringa fordeler midlane kvart år over statsbudsjettet og forhandlar særskilt med EU-kommisjonen om norsk deltaking i programma for Nordsjøen, Østersjøen, Nordlig periferi og Arktis, Interreg Europe-programmet og ei rekkje grenseoverskridande program (A-program).

Vurdering

EU langtidsbudsjett (MFF) etter 2020

EU-kommisjonen la denne månaden fram eit forslag til langtidsbudsjett (MFF) for perioden 2021-2027. EU-budsjettet manglar omlag 100 milliardar euro samanlikna med tidlegare,

mellom anna som ein konsekvens av Brexit. EU-kommisjonen har derfor foreslått eit kutt i midlane til gjennomføring av samhoyperepolitikken på omlag 7 prosent. CPMR (Conference of Peripheral and Maritime Regions) tolkar derimot budsjettkuttet til å faktisk utgjere så mykje som 35 prosent. Dette inneber at Interreg-programma, som ein del av samhoyperepolitikken, står i fare for å få budsjettkutt og endringar i neste programperiode. EU-kommisjonen legg fram utkast til ny Interreg-forordning i mai. Det er førebels uklart korleis Interreg vil sjå ut i den nye programperioden, og det går mange rykte om samanslåing av programområde, endringar av geografi for enkelte program m.v.

Norsk deltaking i Interreg etter 2020

Det er ikkje opplagt at Noreg deltek i Interreg etter 2020. KMD held for tida på med ei evaluering av norsk deltaking i Interreg i perioden frå 2007-2014. Ein ekstern konsulent vil sjå nærare på korleis prosjekta har brukt midlane under tre utvalde tema: næringsutvikling, miljøvern og kulturarv. Gjennom studiar av case skal evalueringa vurdere relevans, ytre effektivitet, nytte og berekraft i Interreg. Sluttrapporten vil evaluere om Interreg-midlane har tilført ein meirverdi og om prosjekta har hatt ein langvarig effekt. Sluttrapporten vil derfor ha stor innflytelse på i kva grad Noreg deltek i Interreg etter 2020.

CPMR førebur ei sak til neste styremøte i juni om framtida til Interreg. Dei har sendt ut ei spørjeundersøking til medlemmene for å samle informasjon om korleis regionar brukar Interreg og i kva grad ei vidareføring er viktig, kva for endringar medlemmane ønskjer m.v.

Nordsjøkommisjons arbeidsgruppe for Brexit har publisert ein rapport om konsekvensane av Brexit for Nordsjøområdet (sjå eiga orienteringssak). Rapporten diskuterer også rolla Storbritannia har i Interreg. Storbritannia er ein storforbrukar av Nordsjøprogrammet, heile 19 av 39 godkjente prosjekt i dagens program har britiske partnerar. Dette gjer framtida til Nordsjøprogrammet enno meir komplisert. Dersom Noreg bestemmer seg for å ikkje vidareføre deltakinga i Interreg etter 2020 og Storbritannia ikkje etablerer ordningar for aktivt samarbeid etter Brexit, kuttar vi viktige ledd på tvers av Nordsjøen, og programmet mistar store aktørar og geografisk relevans. Både [Cardiff Declaration](#) frå CPMR og Nordsjøkommisjonens Brexit-rapport understrekar behovet for fortsatt samarbeid med Storbritannia på nasjonalt og regionalt nivå etter Brexit. Relevante Interreg-program etter 2020 bør derfor leggje til rette for samarbeid med partnerar frå Storbritannia, og Noreg bør oppretthalde ordningar for samarbeid på tvers av Nordsjøen, inkludert med Storbritannia. Deltaking i Interreg etter 2020 bør derfor ha eit klart mål om å halde kanalane med Storbritannia opne for samarbeid. Det er viktig og nødvendig å oppretthalde samarbeid om til dømes miljøtilstand til sjøs, rein skipsfart, arealplanlegging til sjøs og energidistribusjon.

Norge kutter norske midlar midt i programperioden

KMD har nyleg kutta i Interreg-midlane til programområde der Noreg deltek. I Nordsjøprogrammet åleine har dei kutta 1.118.000 euro, som gjeld ut programperioden (ca.

12 prosent), jf. brev 04.05.2018. Kutta er ein del av budsjettkutta i regionale utviklingsmidlar. Interreg-program varer i sju år og følgjer EUs langtidsbudsjett. Medlemslanda forpliktar programmidlar for heile programperioden. Dette sikrar tryggleiken for brukarar og samarbeidspartnarar, sidan dei veit nøyaktig kor mykje midlar som er til disposisjon til ei kvar tid. I byrjinga av programperiodane forpliktar også Noreg seg til å bidra med eit fast beløp, men tek i kontrakten med EU-kommisjonen atterhald om årlege tildelingar frå Stortinget. For norske aktørar, utanlandske prosjektpartnarar og myndigheiter frå andre medlemsland, er det problematisk at Noreg midt i programperioden uventa kuttar midlar i programma. Dette er også eit dårlig teikn for framtida med tanke på rolla til dei nye fylka i internasjonaliseringsarbeidet og inter-regionalt samarbeid under regionreforma.

Tilråding

Vestlandsrådet skriv eit brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet med følgjande hovudinnhald:

- 1) Vestlandsrådet ser på deltaking i Interreg etter 2020 som viktig for å skape gode samarbeidsarenaar og for utveksling av erfaringar, «best practice» og kompetanse. Samarbeid med engelske og skotske partnarar blir enno viktigare etter Brexit. Dersom Storbritannia og/eller Skottland bestemmer seg for å delta i Interreg etter den «norske modellen» eller på ein annan måte etter 2020, forventar Vestlandsrådet at Noreg fortsett å delta i Interreg. Vestlandsrådet ser uansett for seg eit framtidig behov for samarbeid rundt Nordsjøen med Storbritannia og andre partnarar, og ber regjeringa etablere ordningar for dette samarbeidet.
- 2) Interreg er eit viktig regionalt utviklingsverktøy for regionale aktørar. Vestlandsrådet er uroa for at manglande tryggleik rundt tildelingar av midlar og kutt i Interreg-midlane skaper misnøye blant norske aktørar og mistillit blant våre næraste og viktigaste samarbeidspartnarar. Resultat kan vere at norske partnarar vert mindre attraktive som prosjektpartnarar.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vedlegg:
Brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet til Nordsjøprogrammet 04.05.2018



**ROYAL NORWEGIAN MINISTRY OF
LOCAL GOVERNMENT AND MODERNISATION**

North Sea Program

Your ref

Our ref

Date

14/5343-13

4. mai 2018

North Sea Region Programme 2014-2020 - Norwegian Contribution

Referring to the Norwegian annual state budget for 2017 and 2018, the Norwegian Ministry of Local Government and Modernisation wishes to inform the Monitoring Committee, the Steering Committee and the Joint Secretariat of the North Sea Region Programme 2014-2020 of a projected reduction in the Norwegian contribution to the programme.

As stated in the annex to the "Agreement to the "North Sea Region Programme 2014-2020" and commitment to provide co-financing", the Norwegian commitment of funds to the programme has been made with the caveat that the commitment is dependent on the annual Parliament appropriations. As a result of a reduction in the annual appropriations for regional development, the previously communicated contribution (EUR 10,000,000) will be reduced. The total Norwegian ERDF equivalent available for the North Sea Region Programme is therefore EUR 8,882,000, which entails a reduction of EUR 1.118.000. We also refer to our letter of allocation by 8 March 2018. Available contributions from period IIB and IIIB shall be transferred to the VB period to cover the new commitment of EUR 8,882,000.

To this point, we have granted EUR 4.650.000 for the VB periode. EUR 519.000 are transferred from period IIB and IIIB. Therefore, EUR 3.713.000 remains to be paid to the programme. The amount set aside for TA should not be affected by the reduction. From the Ministry's perspective, the reduced contribution does not require changes to programme documents outside relevant information to project applicants and of course periodic reports from the Programme. The remaining amount will be transferred in 2019 and 2020.

Postal address
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kmd.dep.no

Office address
Akersg. 59
www.kmd.dep.no

Telephone
+47 22 24 90 90
Org. nr.
972 417 858

Department
The Regional
Development
Department

Reference
Vidar Martin Hasle
Jensen
+47 22 24 70 15

We ask the Monitoring Committee, the Steering Committee and the Joint Secretariat to take this information into account in future communication to potential project applicants in order to ensure correct information.

Yours sincerely

Gerd Slinning
Deputy Director General

Vidar Martin Hasle Jensen
Head of Analysis and Evaluation

This document is signed electronically and has therefore no handwritten signature

VR-sak 17/2018 Handlingsplan cruisestrategi for vestlandsfylka 2018-2020

Bakgrunn og innleiing

Cruisetraffikken til Vestlandsregionen har auka kraftig dei siste åra og er ein viktig del av den samla reiselivsnæringa på Vestlandet. 70 prosent av all cruisetraffikk i Norge skjer i dei fire Vestlandsfylka. Det er i alt 17 cruisehamner på Vestlandet med store variasjonar både i talet på anløp og storleik på skip. Spennet varierer frå Bergen som er Norges største cruisehamn til nokre av dei minst nytta cruisehamnene i landet. Dei 17 hamnene er registrerte som aksjonærar i Cruise Norway. I tillegg er det nokre mindre hamner som ikkje er med i Cruise Norway og som har eit mindre tal anløp.

I følge ei prognose som er utarbeidd av Transportøkonomisk Institutt, kan talet på cruiseturistar doblast mot 2041 (Dybedal, Farstad, Winther & Landa-Mata, 2015). Frå 2015 til 2017 auka talet på dags-passasjerar med om lag 28 prosent. Dette er dei høgaste tala som er registrerte innan cruise både i Norge og i Vestlandsregionen. Det er derfor viktig å få fram berekraftige løysingar som gjer at vi framleis har eit reint og godt reiselivsprodukt å selje, og at vi framleis har lokalsamfunn som er attraktive både for fastbuande og besøkande.

Det er mange moglegheiter knytt til auken i cruisetraffikken. Samstundes fører auken med seg ein del utfordringar. Ei av utfordringane er knytt til utsleppa frå cruiseskipa medan dei ligg til kai, der både luft- og vassforureining kan vere eit problem. Det er også utfordringar knytt til å auke verdiskapinga og betre lønsemda for reiselivsbedrifter som leverer til cruiseindustrien. Det er ønskeleg at fleire reiselivsbedrifter kan levere aktivitetar og opplevingar til cruiseindustrien.

Reiselivsdimensjonen har vore viktigaste innfallsvinkelen i arbeidet med cruisestrategien og handlingsplanen. Leverandørindustrien til cruisenæringa, som mellom anna verftsindustrien, har ikkje hatt same merksemd. Dette nemner vi spesielt fordi to av høyringsinnspela kjem frå interesseorganisasjonar til desse næringane.

Om saka

Dei fire fylkeskommunane på Vestlandet har utarbeidd ein felles cruisestrategi for regionen, «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020». Denne vart vedtatt av Vestlandsrådet 10. november 2016. Formålet med cruisestrategien er å støtte opp om visjonen i den overordna reiselivsstrategien for Vestlandet, og å arbeide med problemstillingar knytt til cruiseturisme. Dette gjennom klare og målretta strategiar for vidare utvikling av cruise som ein del av reiselivsnæringa i landsdelen.

Visjon og mål

Visjonen i reiselivsstrategien for Vestlandet er:

«Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar».

Hovudmålet for cruisestrategien er:

«Cruiseturismen i Vestlands-regionen skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte, slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen».

Målet skal nåast gjennom fleire delmål og strategiar. Vestlandsrådet bad om at det vart utarbeidd ein handlingsplan for å nå måla i cruisestrategien.

Cruisestrategien for Vestlandet inneheld fire innsatsområde:

- Verdiskaping
- Miljø og klima
- Produktutvikling
- Generelle strategiar

Auken i cruisetrafikken gjer at vi må setje inn tiltak for å ta vare på naturen, miljø og samfunna våre. Auka trafikk kan nyttast til å styrke innteninga i cruiserelatert verksemd på land, å skape arbeidsplassar og auka verdiskaping hos næringsaktørane. Med bakgrunn i dette er «Miljø og klima» og «Verdiskaping» dei to viktigaste innsatsområda i cruisestrategien som ein har valt å prioritere no. Det vil på eit seinare tidspunkt bli vurdert å lage ein fullstendig handlingsplan som omfattar alle innsatsområda.

Handlingsplanen er utarbeidd av ei arbeidsgruppe som har bestått av reiselivsrådgivarane i fylkeskommunane og konsulent Trond Amland frå 2469 Reiselivsutvikling AS. Amland har følgd arbeidet med cruisestrategi sidan dette arbeidet starta og fekk også oppdraget med å jobbe fram handlingsplanen etter ei konkurranseutsetjing av oppdraget. Dei næringsansvarlege i fylkeskommunane på Vestlandet har vore styringsgruppe for arbeidet.

Tidleg i arbeidet med handlingsplanen kom Sjøfartsdirektoratet med ein rapport om utslepp i luft og sjø frå skipsfart i fjordområde med stor cruisetrafikk. Rapporten gir verdifull informasjon som arbeidsgruppa har nytta seg av i arbeidet med handlingsplanen.

Involvering og forankring - høyring

Eit viktig prinsipp i utarbeiding av cruisestrategien har vore involvering og forankring hos næringsaktørane i regionen. Det har vore ein open prosess med høve til å kome med innspel til prosessen og til cruisestrategien da denne var ferdig. Det vart arrangert ein open innspelskonferanse i kvart fylke med bra deltaking frå næringa. I oppstarten av arbeidet med handlingsplanen vart det også gjennomført samtalar med utvalde aktørar som arbeider med cruise, for eksempel Innovasjon Norge, destinasjonsselskap, Cruise Norway og hamnevesen.

Då cruisestrategien vart utarbeidd, gikk ein breitt ut for å få inn innspel til arbeidet. Ein del av innspela som kom inn bar preg av å vere tiltaksretta og desse er vurderte i samband med utarbeiding av handlingsplanen.

Utkast til handlingsplan vart behandla i Vestlandsrådet 25. oktober 2017. I november 2017 vart planen sendt breitt ut på høyring, mellom anna til kommunar, hamnevesen, reiselivsaktørar og destinasjonsselskap. Høyringsfristen var 2. januar 2018 og til saman kom det inn 27 høyringsinnspel. Høyringsinnspela er samanstillt i vedlagte «Cruisestrategi for Vestlandet. Høyringsrapport, innspel til Handlingsplan. 2018». Vi har valt å ta med dei fullstendige høyringsinnspela for å unngå tolking og misforståing av budskapet frå avsendar.

Handlingsplanen – regionen samla sett

Handlingsplanen har som mål å konkretisere innsatsområda i cruisestrategien for å gjere miljø og klima knytt til cruise mindre sårbart. Det er også ein uttalt ambisjon å auke verdiskapinga for den landbaserte reiselivsnæringa. Dette er utfordrande. Vestlandet har store variasjonar på dei forskjellige reisemåla både når det gjeld storleik på sjølve reisemålet, talet på cruiseanløp og talet på cruisepassasjerar, infrastruktur og logistikk-løysingar. Det er også store skilnader mellom reisemål som dei større byane og mindre lokalsamfunn. Dei ulike reisemåla står overfor ulike utfordringar og moglegheiter. I tillegg er det store variasjonar i kor stor del cruise utgjør av det samla reiselivet i området. Desse elementa er viktige å ha med seg ved gjennomgangen av handlingsplanen, der vi har konsentrert oss om område der regionen samla sett kan setje i verk tiltak.

Handlingsplanen sitt formål er å optimalisere verdiskapingseffekten av cruisebesøkande til regionen og å påverke utviklinga i ei berekraftig retning.

Handlingsplanen er delt inn i dei to innsatsområda «Verdiskaping» og «Miljø og klima». Handlingsplanen konkretiserer mål, delmål, strategiar og tiltak. For kvart av tiltaka er det gjort greie for innhald, forslag til kven som er ansvarleg, og kven arbeidsgruppa foreslår som naturlege samarbeidspartnarar. I botnen av strategien ligg eit mål om berekraftig utvikling av cruiseturismen, og at denne utviklinga skjer ut frå oppdatert kunnskap og kompetanse.

Handlingsplanen har konkretisert elleve tiltak under innsatsområde «Miljø og klima» og fem tiltak under innsatsområde «Verdiskaping». Tiltaka er prioriterte etter skalaen 1 - 3 som indikerer prioritering i tid. Skalaen er ikkje uttrykk for kor viktig tiltaket er.

Fylkeskommunane og Vestlandsrådet har avgrensa handlingsrom til å gjennomføre tiltak innan cruise, og mange av tiltaka ber preg av å påverke aktuelle aktørar til å ta grep. Der det ikkje er mogleg å utføre tiltaka innanfor fylkeskommunane sitt handlingsrom, har vi foreslått andre aktørar. Fylkeskommunane har likevel ei viktig rolle som pådrivar og initiativtakar for å sikre forankring av arbeidet og å støtte opp under godt arbeid. Målet om at Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme forpliktar. I arbeidet er UNWTO sine ti prinsipp for berekraftig reiseliv lagt til grunn. Desse prinsippa vil vere rettesnor i alt arbeid med iverketting av handlingsplanen.

Innsatsområde miljø og klima

Miljø og klima blir særleg trekt fram når cruise blir omtalt i media, ofte med eit kritisk eller negativt forteikn. Utslepp i luft og fjord er eit problem, noko rapporten frå Sjøfartsdirektoratet peikar spesielt på. Bortsett frå denne rapporten med målingar av utslepp og forureining frå tre konkrete fjordar er det mangel på fakta og kunnskap om kor stort dette problemet er. Behovet for tiltak er aukande, men dette må vere basert på oppdatert og relevant kunnskap. Derfor vil nokre av tiltaka under miljø og klima handle om å innhente kunnskap og sette dette i system slik at ein kan følge opp dette over tid. Andre tiltak går i retning av å ta initiativ, oppmode og å påverke.

Vi registrerer at delar av cruisenæringa blir meir miljøvennleg. Nye skip blir bygd med ikkje-fossil energibruk, ny teknologi blir utvikla og cruisenæringa tek etter

kvart sjølv meir ansvar for å finne meir miljøvennlege løysingar. Utviklinga skjer så fort at merksemda i handlingsplanen må vere på kva målet skal vere og kva ein ønskjer å oppnå framfor å konkludere med kva metode og teknisk løysing som er best for å oppnå det. Forslag til teknologiløysing er derfor ikkje nemnt spesielt, men det bør utgreiast om det er mest hensiktsmessig å leggje til rette for landstraum eller anna form for ikkje-fossil energibruk. Landstraum vil berre ha effekt i hamn, medan andre former for energi også vil ha effekt medan skipet er i fart.

Innsatsområde verdiskaping

Cruiseturismen skal bidra til å auke lokal verdiskaping og lønsemd i regionen gjennom konkrete tiltak. For å oppnå dette er samarbeid på tvers av aktørane som jobbar i cruisenæringa og landbasert reiseliv ein føresetnad. Grad av samarbeid og kommunikasjon mellom cruiseindustrien og landbasert reiseliv varierer på dei ulike destinasjonane, slik også innspela til cruisestrategien viser. Cruisenæringa krev høg kvalitet på produkta som skal leverast til cruisegjestane. Dette krev kompetanseheving og opplæring av den landbaserte næringa, slik at dei kan imøtekome krava frå cruiseselskapa.

Det ligg også eit uforløyst potensiale i å servere lokal mat om bord i cruiseskipa. Dette gjer ein for eksempel på Hurtigruten. Dersom ein kan lukkast med dette, vil det gi positive ringverknader også til landbruket og småskala matprodusentar som kan få fleire kanalar for sal.

Eit av tiltaka under innsatsområde verdiskaping omhandlar etablering av snuhamn. Det vil seie at eit cruise startar og endar i same hamn, noko som gjer at dei som skal delta på cruiset oppheld seg på staden i tida før og etter cruiset. Dette kan føre til auka landbasert verdiskaping. I handlingsplanen er Bergen og Stavanger nemnde spesielt fordi status som snuhamn krev ein god infrastruktur, mellom anna overnattingskapasitet og flyplass med internasjonale ruter. Dette er det berre Bergen og Stavanger som per i dag har i tilstrekkeleg grad.

Innspel til handlingsplanen, høyringsuttalar og behandling av desse

Då sjølve cruisestrategien var ute på høyring kom det innspel som gjekk i retning av å vere tiltak. Nokre av desse er vurderte i samband med utarbeiding av handlingsplanen.

I forkant av arbeidet med handlingsplanen vart fleire aktørar inviterte til å kome med innspel. Fleire av innspela her gikk på at det var behov for å klargjere kven som eig og har ansvar for oppfølging av handlingsplanen. Dette er presisert i handlingsplanen ved å legge inn forslag til kven som er ansvarleg og kven som er naturlege samarbeidspartnarar.

I arbeidet med handlingsplanen har vi bedt eit breitt utval av aktørar om å kome med innspel, og har mottatt 27 høyringsinnspel. Det er fleire som har påpeika at 2018 – 2020 er for kort tidshorisont for handlingsplanen. Årsaka til denne tidshorisonten er at vedtatt cruisestrategi gjeld for 2016 – 2020. Dette inneber ikkje at tiltak som er skildra i handlingsplanen ikkje vil bli sett i verk etter 2020. Arbeid med tiltak inn mot cruisenæringa vil, på lik linje med anna reiselivsutvikling, vere eit kontinuerleg arbeid.

Cruisenæringa er ein viktig bidragsytar til verdiskapinga i mange norske hamner. Prognosane for cruisetrafikken viser at veksten i denne delen av reiselivsnæringa vil halde fram. Omsynet til miljø og klima, og til vår felles merkevare «Fjord Norge» er

av ein slik art at det er naturleg og nødvendig med eit regionalt overblikk og felles mål gjennom ein felles handlingsplan for utvikling av cruise på Vestlandet.

Saksgang, konklusjon og framlegg til vedtak

Handlingsplan Cruisestrategi for Vestlandet 2018 – 2020 er behandla i fylkesutvalet i dei fire fylkeskommunane på Vestlandet. Arbeidsutvalet for Vestlandsrådet fekk også framlagt ei orienteringssak 20. april.

Følgjande vedtak vart fatta i fylkesutvala :

Fylkesutvalet i Møre og Romsdal behandla saka 11. april 2018 og gjorde følgjande vedtak :

- Møre og Romsdal fylkeskommune sluttar seg til «Handlingsplan cruise for Vestlandsfylka 2018 – 2020».

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane behandla saka 4. april 2018 og gjorde følgjande vedtak :

- Sogn og Fjordane sluttar seg til framlegget til handlingsplan for iverksetjing av cruisestrategien for Vestlandsfylka.

Fylkesutvalet i Hordaland behandla saka 11. april 2018 og gjorde følgjande vedtak :

- Hordaland fylkeskommune sluttar seg til «Handlingsplan cruise for Vestlandsfylka 2018 – 2020».
- Planen bør ta inn følgjande punkt under 1. Innsatsområde miljø og klima :
Tiltak :
Følgje opp § 2 i Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø, for å sikre at det ikkje ved bølgesalg eller på annan måte oppstår erosjon på strandlinje.
- Arbeide for at det vert etablert lade- og landstraum til cruiseskip i regionen.
- Støtte hamnene sitt arbeid med å sikre betre spreing av trafikken, ved for eksempel å innføre avgrensing i talet på besøkande / skip per dag. I dette ligg ei heilskapsvurdering av dei tilreisande inkludert landbasert trafikk.
- Arbeide for at spreing av framande arter vert forhindra ved å etablere ein felles politikk for skutevask.

Fylkesutvalet i Rogaland behandla saka 12. april 2018 og gjorde følgjande vedtak :

- Rogaland fylkeskommune sluttar seg til *Handlingsplan cruise for Vestlandsfylka 2018 – 2020*.
- Arbeide for at det blir etablert lade- og landstraum eller ikkje-fossil energibruk, til cruiseskip i regionen.
- Rogaland fylkeskommune peikar på at det er nokre utfordringar knytt til høge tal besøkjande over ein kort periode ved einskilde turistattraksjonar i

Rogaland. Disse utfordringane kan vere knytt til beredskap, berekraft eller naturopplevingsar. Det vert etterlyst eit betre samarbeid mellom relevante organisasjonar for å koordinere og dimensjonere talet turistar som besøker turistattraksjonar på ein berekraftig måte.

Tilråding

Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere følgjande vedtak :

1. Vestlandsrådet sluttar seg til «Handlingsplan cruise for Vestlandsfylka 2018 – 2020».
2. Vestlandsrådet har følgjande tillegg:
 - Under punkt 1. Innsatsområde miljø og klima bør planen ta inn følgjande tiltak:
 - Følgje opp § 2 i Forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø, for å sikre at det ikkje ved bølgesalg eller på annan måte oppstår erosjon på strandlinje.
 - Arbeide for at det vert etablert lade- og landstraum eller ikkje – fossil energibruk til cruiseskip i regionen.
 - Støtte hamnene sitt arbeid med å sikre betre spreining av trafikken, ved for eksempel å innføre avgrensing i talet på besøkande / skip per dag. I dette ligg ei heilskapsvurdering av dei tilreisande inkludert landbasert trafikk.
 - Arbeide for at spreining av framande arter vert forhindra ved å etablere ein felles politikk for skutevask.
 - Det er utfordringar knytt til høge tal besøkjande over ein kort periode ved einskilde turistattraksjonar. Disse utfordringane kan vere knytt til beredskap, berekraft eller naturopplevingar. Det er behov for betre samarbeid mellom relevante organisasjonar for å koordinere og dimensjonere talet turistar som besøker turistattraksjonar på ein berekraftig måte.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmannen

Vedlegg :
Høyringsrapport Handlingsplan.
Handlingsplan cruisestrategi for Vestlandsfylka 2018 – 2020.



**Handlingsplan cruisestrategi for Vestland fylke
2018 – 2020 revidert utkast pr januar 2018**

Innleiing

Cruisetrafikken til Vestland fylke har dei seinare åra auka kraftig, og utgjer etter kvart ein viktig del av den samla reiselivsnæringa på Vestlandet. Om lag 70 prosent av all cruisetrafikk i Noreg skjer i dei fire Vestland fylke. Det er i alt 17 hamner som tek i mot cruiseskip på Vestlandet, frå Bergen som største cruisehamn i Noreg til nokre av dei minst nytta cruisehamnane i Noreg.

I følge ei prognose som er arbeida fram av Transportøkonomisk Institutt kan talet på cruiseturistar doblast mot 2041 (Dybedal, Farstad, Winther & Landa-Mata, 2015). Det er mange moglegheiter knytt til denne auken. Samstundes fører ein slik auke med seg ein del utfordringar. Ei av utfordringane er knytt til utsleppa frå cruiseskipa medan dei ligg til kai, der både luft- og vassforureining kan vere eit problem. Det er også ein del utfordringar knytt til det å få auka dei positive ringverknadane til reiselivsnæringa i nærleiken av hamnene, med andre ord auka verdiskaping og betre lønsemd for reiselivsbedrifter som leverer til cruiseindustrien. Det er også svært ønskeleg at fleire reiselivsbedrifter kan levere aktivitetar og opplevingar til cruiseindustrien.

For å få eit tydelegare bilete på vegen vidare har dei fire fylkeskommunane på Vestlandet arbeida fram ein felles cruisestrategi for regionen, «Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020». Denne vart politisk vedteken av Vestlandsrådet 10. november 2016. Føremålet med cruisestrategien er å støtte opp om visjonen i den overordna reiselivsstrategien for Vestlandet, og å arbeide vidare med problemstillingar knytt til cruiseturisme. Dette vil ein oppnå gjennom klare og målretta strategiar for vidare utvikling av cruise som ein del av reiselivsnæringa i landsdelen. Visjonen i reiselivsstrategien er: «*Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar*». Hovudmålet for cruisestrategien er: «*Cruiseturismen i Vestlands-regionen skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte, slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen*». Dette skal skje gjennom fleire delmål og strategiar. Vestlandsrådet bad om at det blir lagt fram ein handlingsplan for å nå måla i strategien.

Handlingsplanen er utarbeida av Trond Amland, 2469 Reiselivsutvikling AS, på oppdrag frå dei fire vestland fylke. Ei arbeidsgruppe med dei reiselivsansvarlege i dei fire vestland fylke har gjeve mange nyttige innspel og har vore til stor hjelp i utarbeidinga av handlingsplanen. Ei styringsgruppe med næringsansvarlege i dei fire vestland fylke har også vore tett på arbeidet med handlingsplanen. Gruppen har mellom anna jobba med utgangspunkt i dei mange innspela som kom inn under arbeidet med strategiplanen.

Cruisetrafikk til Noreg 2016

Talet på cruiseanløp til Noreg i 2016 var 1 809, ei auke på 5% frå 2015. Totalt var det 658 882 cruisepassasjerar til Noreg, noko som utgjer 2,7 millionar dagspassasjerar til norske destinasjonar. Dette var ei auke på 8,5% samanlikna med 2015.

Cruisetrafikk til Vestlandsregionen 2016

Til Vestlandsregionen var det 1 260 anløp i 2016. Dette utgjer heile 68% av alle cruiseanløp til Noreg. Andelen var 66% i 2015. Talet på dagspassasjerar til Vestlandsregionen i 2016 var 1 959 626. Dette utgjer 72,5% av alle dagsbesøk til Noreg, ei auke frå 69% i 2015.

Prognose cruisetrafikk 2017

I 2017 er det framleis 17 hamner i regionen som tar i mot cruiseanløp. I 2016 var det 18 hamner. Dette er hamner som er registrerte som aksjonærar i Cruise Norway AS. I tillegg er det nokre mindre hamner som

ikkje er med i Cruise Norway AS, og som har eit mindre tal anløp. Desse er ikkje med i dei nasjonale statistikkane for cruiseanløp og cruisepassasjerar.

Prognosar for cruisetrafikken til Noreg i 2017 er 1 887 cruiseanløp (+4%) og 3 067 000 dagspassasjerar (+13%) frå 2016.

For Vestlandsregionen viser prognosen ei auke frå 1 260 anløp i 2016 til 1 308 anløp i 2017. Dette er ei auke på 78 anløp (+6%). Prognosen viser at talet på dagspassasjerar vil auke frå 1 959 626 i 2016 til 2 212 760 dagspassasjerar i 2017. Dette er ei auke på 253 134 dagspassasjerar (+13%).

Vestlandet sin del av den totale cruisetrafikken til Noreg vil med utgangspunkt i prognosane for 2017 vere 69% for tal cruiseanløp, mot 68 % i 2016. Når det gjeld dagsbesøk er andelen 72% i 2017 mot 72,5% i 2016. Prognosetala for 2017 viser ein auke i tal dagspassasjerar i alle fire fjordfylka målt mot 2016. Samla auke for Vestlandsregionen er omlag 253 000 dagspassasjerar (+13%). Samanliknar ein tilsvarande tal for 2015 med 2017 er auka i tal dagspassasjerar på 482 837. Dette er ei auke på 28% frå 2015 til 2017. Tala for 2017 er dei høgste tala som er registrert innan cruise, både til Noreg og til Vestlandsregionen.

Nedanfor følgjer fordeling av anløp og dagspassasjerar for kvart av dei fire fjordfylka og samla for Vestlandet for perioden 2016 og 2017.

Samla tal cruisetrafikk i Vestlandsfylka 2016-2017				
	Tal cruiseanløp		Tal dagspassasjerar	
	2016	2017	2016	2017
Møre og Romsdal	395	418	653 981	683 941
Hordaland	366	419	573 937	639 700
Sogn og Fjordane	277	257	404 258	463 319
Rogaland	184	211	323 516	425 100
Totalt	1 230	1 308	1 959 626	2 212 760
Endring		+ 78 (+6%)		+ 253 134 (+13%)

Om handlingsplanen

Handlingsplanen har som føremål å omsetje strategiar til konkrete tiltak som skal bidra til at vi når måla våre. For ein region som Vestlandet er dette utfordrande og krevjande. Det er fire fylkeskommunar som skal stå bak tiltaka i regi av Vestlandsrådet. Regionen står for omlag 70 % av cruisetrafikken til Noreg, og det er store variasjonar i reisemåla sin storleik og kor mange cruisepassasjerar og cruiseanløp dei tek imot. Reisemåla har også ulik situasjon når det gjeld infrastruktur og logistikklysingar. Det er viktig å ha i minne dei store skilnadane mellom reisemål som til dømes større byar og mindre lokalsamfunn, og at dei ulike reisemåla står overfor ulike utfordringar og moglegheiter.

Dette er ein handlingsplan for Vestlandsfylka med fokus på tilhøve knytt til cruisebesøk til regionen, næringsutvikling og potensialet for dette i regionen. Handlingsplanen omfattar ikkje tiltak knytt til produksjon av reiselivstenester eller anna leverandørindustriar, og heller ikkje marknadsføring og profilering av regionen. Vi konsentrerer oss om tiltak som skal optimalisere effekten av cruisebesøkande til regionen og som kan påverke utviklinga i ein berekraftig retning.

Fylkeskommunane har roller som tenesteproducent, forvaltar av regelverk og samfunnsutviklar. Samansettinga av oppgåver består både av lovpålagte oppgåver, og oppgåver og roller som fylkeskommunane sjølv har teke initiativ til ut i frå egne vurderingar og prioriteringar. Eit viktig kjenneteikn med fylkeskommunane si arbeidsform er at politikkkutforming og oppgåveløysing ofte skjer gjennom nettverksbasert samhandling og samarbeid med kommunane, regional statsforvaltning, kompetanseinstitusjonar og frivillige og private aktørar. Kommunelova sin §1 seier følgjande: «*Formålet med denne lov er å legge tilhøva til rette for et funksjonsdyktig kommunalt og fylkeskommunalt folkestyre, og for en rasjonell og effektiv forvaltning av de kommunale og fylkeskommunale fellesinteresser innafør ramma av det nasjonale fellesskap og med sikte på en bærekraftig utvikling. Loven skal også legge til rette for en tillitskapande forvaltning som bygger på en høy etisk standard.*»

Tiltak kan ha form av utviklingstiltak, avgrensingar, påbod, forbod og restriksjonar. Regionen har i avgrensa grad mogelegheit til å innføre regionale tiltak i form av lover og forskrifter, men kan nytte dei mogelegheitene som forvaltningsansvaret og handlingsrommet til fylkeskommunane tilseier.

Tiltak kan også ha preg av oppmodingar og meir belønningsorienterte tiltak der ein legg til rette for ein positiv "vinst" for dei som følgjer desse. Det kan til dømes vere ulike former for stønad og tilskot. Her kan ein leggje til rette for ordningar som gjev ei form for påskjøning for næringsutøvarar dersom dei følgjer opp i den retninga som den regionale strategien tilseier.

Fylkeskommunane har eit stort ansvar for å leggje til rette for ei framtidig cruisenæring i høve til miljø og klima, samanlikna med verdiskapingsområdet – som bedriftene har eit meir dedikert ansvar for. Handlingsplanen vil følgjeleg skildre fleire tiltak på innsatsområdet miljø og klima enn på verdiskaping. Men dette betyr ikkje at verdiskaping er mindre viktig enn miljø og klima.

Tiltak som er tekne med i handlingsplanen er mellom anna innspel frå næringa i som kom fram under høyringsrunden som vart gjennomført i samband med utarbeidinga av cruisestrategien for Vestlandfylka. Her kom det ei rekkje innspel til tiltak som regionen kan setje i verk. Vidare er det gjennomført intervju og samtalar med nokre utvalde representantar frå dei ulike delane av cruisenæringa, som også har gjeve gode innspel til handlingsplanen.

Det er også viktig å presisere at det ikkje er meininga at fylkeskommunane skal utføre alle tiltak. Det handlar i stor grad om at fylkeskommunane er pådrivar, initiativtakar og igangsetjar. Tiltaka må bli utført av dei som er naturleg er den utførande part, medan fylkeskommunen si rolle i det alt vesentlege er å ta initiativ til at tiltaka vert satt i verk. Difor er fylkeskommunane ført opp i avsnitt med forslag til ansvarleg, nettopp for å ta initiativ til å setje i verk, medan det er andre som vil vere naturleg som dei utførande og leiande bedrift/organisasjon for dei ulike tiltaka.

Tiltaka er rangert i ein rekkefølge 1, 2 eller 3. Dette seier noko om prioritering i tid og er ikkje eit uttrykk for kor viktige tiltaka er.

Handlingsplanen vil vere ein kombinasjon av "pisk og gulrot" som til saman skal bidra til å oppnå dei måla som er vedteke for Vestlandfylka si utvikling som ein berekraftig region, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar.

MÅL OG STRATEGIAR 2016 – 2020

Visjon

”Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar».

Hovudmål Cruise

Cruiseturismen i Vestland fylka skal utviklast som ein del av reiselivsnæringa på ein berekraftig måte slik at ein tek vare på natur, kultur og miljø. Cruiseturismen skal bidra til auka lokal verdiskaping og lønsemd i regionen.

1. Innsatsområde miljø og klima

Delmål, miljø og klima

- Vestlandsregionen skal vere internasjonalt leiande på berekraftig cruiseturisme.
- Cruiseturismen i regionen skal utviklast i samsvar med UNWTO sine 10 prinsipp for berekraftig reiseliv.
- Betre spreing av trafikken mellom hamner og gjennom sesongforlenging.
- Få fram betre og meir oppdatert datagrunnlag og kunnskap om dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken, både regionalt og nasjonalt.
- Leggje til rette for at cruiseturistane i størst mogleg grad tek i bruk miljøvenlege transportformer i hamner og i reisemål.

Strategiar, miljø og klima

- Statfeste Vestlandsregionen sin posisjon som ein miljøbevisst cruisedestinasjon med høge krav i alle ledd der kvalitet vert prioritert framfor kvantitet.
- Støtte opp om og motivere til miljøfremjande tiltak som styrker cruisetrafikken som ein berekraftig del av reiselivsnæringa i regionen.
- Greie ut om ein skal leggje til rette for landstraum eller anna form for ikkje-fossil energibruk i regionen.
- Påverke det nasjonale arbeidet for ei berekraftig utvikling av cruiseturismen i Noreg.
- Utarbeide ei analyse som syner moglegheitene for å innføre ein nasjonalt fellesgodefinansiering.
- Stimulere til at fleire reisemål og bedrifter blir miljøsertifiserte gjennom ulike miljømerkingar.
- Kartleggje og hente kunnskap frå ”best practice”-reisemål som har lukkast med ei berekraftig utvikling.

Tiltak

1. Oppmode om at det vert sett i verk ei nasjonal utgreiing med konkrete tilrådingar til kva type energibruk som vil vere framtida for cruisenæringa.
2. Konsekvensanalyse av cruisehamner i regionen med stor trafikk.
3. Sikre at risikoen knytt til cruisetrafikk er innarbeida i beredskapsplaner for ei mogeleg uønskt hending knytt til cruisetrafikk i regionen .
4. Påverke til at revidert Hamne- og farvasslov er tydeleg når det gjeld lokal mynde og ikkje gjev grunnlag for ulik tolking.

5. Be om at tilrådingane frå Sjøfartsdirektoratet med konkrete miljøtiltak for Verdsarvfjordane også blir innført i heile regionen og på nasjonalt nivå.
6. Støtte hamnene sitt utviklingsarbeid med eit nytt miljøindekssystem for cruiseskip (EPI) og bidra til å sikre at dette blir et godt system.
7. Ta initiativ til at det vert etablert ein eigen, nasjonal reiselivsmonitor som cruise er ein del av.
8. Sikre oppdatert kunnskap om effektar og kva cruiseanløp til regionen betyr for avfalls- og klimautslepp til sjø og luft, inkludert å hindre innføring og spreing av framande arter.
9. Kartleggje og hente kunnskap frå "best practice" reisemål som har lukkast med eller er i gang med konkrete tiltak for å oppnå ei berekraftig utvikling av cruisenæringa.
10. Utarbeide retningslinjer og tilrådde løysingar for transport i hamn og på land knytt til cruisetrafikk i Vestlandfylka.
11. Fellesgodefinansiering

Tiltak 1 Reinare cruisetrafikk gjennom morgondagens løysingar.
Skildring av tiltaket
<p>Det er i dag ulike syn på kva slags type energibruk som vil vere det mest vanlege for cruiseskip å nytta i åra framover, og som det vil vere rett å leggje til rette for. Landstraum er ei av fleire løysingar som kan redusere utsleppa frå cruisetrafikken når skipa ligg i hamn. Mange ser likevel ikkje det som sikkert at dette er den mest berekraftige løysinga knytt til cruiseskipa sitt miljøavtrykk. Aktuell form for energibruk er stadig i utvikling og endring. Dette bør greiast ut før ein går til store investeringar knytt til energiforsyning til cruiseskip som det ikkje vil vere marknad for i framtida eller som fører med seg urimeleg store innkjøp som til dømes framføring av kraft. Vestlandsregionen kan vere pådrivar for å få sett i verk ei utgreiing som drøftar desse spørsmåla. Ettersom utviklinga på dette feltet går svært raskt er det viktig med oppdatert og framtidsretta vurderingar. Det ligg i dag nokre føringar for å etablere Landstraum til cruiseskip i norske hamner, men det finnes også andre aktuelle alternativ som bør vurderast. Ein må også sjå på det heilskaplege biletet og vurdere løysingar som tek omsyn til cruiseskipa sitt energibruk både i hamn og under fart.</p>
Innhald
<p>Utgreiinga må gjere vurderingar ut i frå alle de 10 berekraftsprinsippa slik at både lokale tilhøve, miljø og økonomi vert gjennomgått. Ein bør sjå på framtidige løysingar som gjeld cruiseskipa sitt energiforbruk både i hamn og under segling. Kva for løysingar er det mogeleg å realisere, og kva konkrete tiltak kan ein gjere for å oppnå måla om låg- eller null utslepp frå cruiseskip i hamn og under fart. I tillegg må vurderinga sjåast i lys av kva som skjer internasjonalt i cruisenæringa og bygging av nye cruiseskip med omsyn til form for energibruk. Konsekvensane for ulike løysingar må også bli vurdert. Ein bør også vurdere om Vestlandsregionen skal delta internasjonalt i prosjekt som tek opp desse spørsmåla, til dømes gjennom Nordsjøkommisjonen. Utgreiinga bør også vurdere om det er grunnlag for å utarbeide planar for eit regionalt anlegg som kan levere energi til cruiseskip som kjem til regionen.</p>
Forslag til ansvarleg
<p>Tiltaket bør løftast opp på nasjonalt nivå. Regionen kan då arbeide for at det nasjonalt blir sett i gang ei slik utgreiing, gjerne med Vestlandsregionen som pilot i arbeidet.</p>
Forslag til samarbeidspartnarar
<p>Fylkeskommunane, miljøorganisasjonar, Sjøfartsdirektoratet, Norske Hamner og Klima- og miljødepartementet, Vestlandforskning.</p>

Ressursar/finansiering
Rekkefølge/prioritering i tid
1

Tiltak 2 Konsekvensanalyse av cruisehamnar med stor trafikk
Skildring av tiltaket
Oppmode alle cruisehamner av ein viss storleik om å utarbeide konsekvensanalysar med forslag til eigne forbetringstiltak. Her må ein også sjå på konsekvensane av både land- og sjøbasert trafikk slik at totalbelastninga for ein destinasjon vert vurdert.
Innhald
Konsekvensanalysa bør utførast i høve til ei standardisert sjekklister og der ein nyttar ei praktisk "verktøykasse" med rettleiing og retningslinjer for ei berekraftig utvikling av cruisedestinasjonane i regionen. Verktøykassa kan seinare bli brukt som eit nasjonalt planleggingsverktøy og vere ein del av ei heilskapleg reisemålplanlegging for destinasjonar.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane som pådrivar overfor destinasjonar og kommunar
Forslag til samarbeidspartnarar
Kommunar, fylkeskommunar, lokale hamnevesen, Cruise Norway, destinasjonsselskap og Innovasjon Norge
Ressursar/finansiering
Rekkefølge/prioritering i tid
1

Tiltak 3 Risiko som cruisetrafikken representerer
Skildring av tiltaket
Det kan få svært store konsekvensar dersom det skulle skje ei uønskt hending på eit cruise fartøy, t.d. brann, utbrot av smitte, grunnstøyting, kollisjon og liknande. Det er viktig at styresmaktar med beredskapsansvar er medvitne om risikopotensialet cruisetrafikken representerer, og planlegg korleis uønskete hendingar skal handterast. I beredskapen for cruisetrafikk vil Fylkesmannen primært ha ei rolle som pådrivar og rettleiar for kommunal kriseleiing. Ansvar for den operative krisehandteringa vil liggje til redningstenesta ved Hovudredningsentralen eller lokal redningsleiing (politiet).
I redningstenesta inngår naudetatane og kommunehelsetenesta. Kommunane har dessutan ansvar for brannvesenet. For regionen må risikoen cruisebesøk representerer vere ein del av dei ordinære beredskapssystema i alle kommunar som har cruisetrafikk, slik at ein er rusta for å handtere uønskete hendingar knytt til cruisebesøk.

Innhald
Vestlandsrådet kan be om ei orientering frå politidistriktet i kvart fylke om korleis risikoen knytt til cruisebesøk er innarbeida i beredskapsplaner for ein mogeleg uønskt hending knytt til cruisetrafikk. Temaet kan også vere ein del av ein nasjonal cruisekonferanse.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane tek initiativ til å få belyst problemstillinga
Forslag til samarbeidspartnarar
Politidistrikta, helseføretaka, Fylkesmann i kvart fylke og fylkeskommunar, DSB, Kystverket, kommunar, lokale hamner
Ressursar/finansiering
Rekkjefylje/prioritering i tid
1

Tiltak 4 Ny Hamne- og farvasslov
Skildring av tiltaket
Hamne- og farvasslova er under revidering. Eit offentleg lovutval skal greie ut forslag til ny hamne- og farvasslov. Utvalet skal levere sin rapport til Samferdselsdepartementet innan 1. mars 2018. Arbeidet med lova bør påverkast slik at ho vert tydelegare og gjev lokal råderett over utviklinga i den einskilde cruisehamna. Særleg gjeld dette forhold knytt til den såkalla mottaksplikta og lokalt mynde til å setje øvre grenser for anløp og passasjertal.
Innhald
Politisk nivå bør bli informert og påverka til å ta opp sentrale spørsmål knytt til lova når ho skal handsamast i Stortinget. Dette gjeld særleg den lokale råderetten og lokal mynde til å styre volum på cruisetrafikk i den einskilde hamn. Lova vert tolka ulikt av dei ulike hamnene i dag og det er uklart kva mottaksplikt for hamnene betyr. Difor er det behov for ei presisering i ny lovtekst. Når ny lov er vedtatt må ho bli kommunisert til alle hamner, og regionen kan samordne tiltak slik at ei tydeleggjering vert formidla for å sikre lik praksis.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane som pådrivar for klargjering av sentrale punkt i lova og som koordinator for informasjon og felles forståing av revidert lov.
Forslag til samarbeidspartnarar
Justisdepartementet, Samferdselsdepartementet, Kystverket, lokale hamner
Ressursar/finansiering
Rekkjefylje/prioritering tid
1

Tiltak 5 Sjøfartsdirektoratet sine 9 konkrete tiltak for å redusere utslepp og dei negative påverknadene av miljøet i dei tre Verdsarvfjordane
Skildring av tiltaket
Sjøfartsdirektoratet har på oppdrag frå Klima- og miljødepartementet samordna og gjennomført ein prosess med sikte på å kartleggje utslepp i norske fjordar med cruisetrafikk. Oppdraget vart avgrensa til å gjelde dei tre verdsarvfjordane Geirangerfjorden, Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden. Basert på resultatata frå kartlegginga føreslår Sjøfartsdirektoratet 9 konkrete tiltak for å redusere utslepp og den negative påverknaden av miljøet i Verdsarvfjordane.
Innhald
Vestland fylke kan handsame forslaga til tiltak og bør gje ei politisk tilslutnad til Klima- og miljødepartementet om at desse må bli følgd opp og innført. Vestland fylke går inn for at anbefalingane frå Sjøfartsdirektoratet også skal innførast på nasjonalt nivå, ikkje berre i Verdsarvfjordane. Dette både for å oppnå større positive miljø- og klimaverknader og for å unngå særbehandling og konkurransevriding. Ein bør her også vurdere regulering av øvre fartsgrense for cruiseskip i kystfarvatn og i indre farvatn.
Forslag til ansvarleg
Vestlandsrådet, Fylkeskommunane
Forslag til samarbeidspartnarar
Fylkeskommunane, Sjøfartsdirektoratet, Stiftinga Verdsarvfjordane, lokale hamner
Ressursar/finansiering
Rekkefylgje/prioritering i tid
1

Tiltak 6 EPI – Environmental Port Index
Skildring av tiltaket
Nokre hamner har gått saman om å utarbeide eit felles verktøy (EPI) der cruiseskip må dokumentere utslepp til sjø og luft, avfallshandtering og energibruk. Dette vert vurdert etter ein indeks som så skal danne grunnlag for korleis hamnene skal avgiftsbelaste skipa mot anløpsavgift og hamneavgift i høve til kor miljøvenlege dei er med tanke på utslepp når skipa ligg i hamn. Deltakarane i prosjektet er Stranda hamnevesen, Aurland hamnevesen, Bergen og Omland Hamnevesen (prosjektansvarleg), Stavangerregionen Hamn, Oslo Hamn, Ålesund regionens Hamnevesen, Molde og Romsdal Havn IKS, Trondheim Hamn, Norske Hamner, Innovasjon Norge og Kystverket. Prosjektet tek utgangspunkt i behovet til en del sentrale og store cruisehamner, men løysninga vil bli gjort tilgjengeleg for alle hamner som ønskjer å ta denne i bruk.
Innhald
Tiltaket er under utarbeiding og regionen kan opprette dialog og kontakt for å stimulere til at tiltaket vert vidareført og utvida til flest moglege cruisehamner. Ein kan støtte prosessen for å sikre at dette blir et godt system. Hamnene er innstilt på å drifte ordninga sjølv.

Forslag til ansvarleg
Bergen og Omland hamnevesen og fleire andre hamner
Forslag til samarbeidspartnarar
Dei lokale hamnene, Innovasjon Norge, Norske Havner
Ressursar/finansiering
Vestlandsrådet bør støtte tiltaket økonomisk i utviklingsfasen og følgje tiltaket med tanke på at dette vert sett i verk i alle cruisehamner.
Rekkjefylgje/prioritering I tid
1

Tiltak 7 Reiselivsmonitor
Skildring av tiltaket
Regionen tek initiativ til at det vert etablert ein nasjonal reiselivsmonitor som cruise er ein del av, og som m.a. kan gi ein årleg status på om det går mot ei meir berekraftig utvikling av cruisetrafikken både i eit næringsperspektiv og i eit miljø- og klimaperspektiv. Dette må gjerast heilt ned på kvar enkelt hamn/reisemål. Reiselivsmonitoren bør også innehalde konkrete mål for kva ein vil oppnå på kort og lang sikt. Utgangspunktet for ein reiselivsmonitor bør være ein nullpunktanalyse som bør utførast av ein tredjepart som er nøytral og som gjev analysen validitet. Innovasjon Norge kan ha eit nasjonalt, koordinerande ansvar for reiselivsmonitoren.
Innhald
Etablere ein nasjonal reiselivsmonitor med sentrale måleiningar innafor områda økonomi, arbeidsplassar, verdiskaping og trafikkanalyse. Vri målingane bort frå talet på overnattingar, gjester og anløp over til omsetnad og lønsemd. Når det gjeld den delen som skal handle om cruise må ein sjå til det arbeidet som forskingsprosjektet "Sustainable cruises" gjennomfører, og nytte forskingsresultat som grunnlag for nullpunktanalysen. Sjøfartsdirektoratet sin rapport kan også nyttast som grunnlag og som kjelde for analysen. Det er naturleg at Innovasjon Norge er det nasjonale, koordinerande organet som gjer tal og fakta tilgjengelege for kvar hamn og for regionen samla. Ein viser også til at dette også er eit tiltak som hører inn under verdiskapingstiltak, men er teken med her då det i stor grad også handlar om miljø- og klimamonitorering.
Forslag til ansvarleg
Innovasjon Norge som koordinerande organ, Vestlandsrådet som initiativtakar
Forslag til samarbeidspartnarar
Innovasjon Norge, landsdelselskapet, lokale hamner, Vestlandsforskning, Sjøfartsdirektoratet mfl.
Ressursar/finansiering
Innovasjon Norge innarbeider tiltaket i sine handlingsplanar
Rekkjefylgje/prioritering i tid
2

Tiltak 8 Betre faktagrunnlag om cruisetrafikken si innverknad på miljø og klima i regionen
Skildring av tiltaket
Bortsett frå Sjøfartsdirektoratet sin rapport med målingar av utslepp og forureining frå tre konkrete fjordar er det mangel på fakta og kunnskap om storleiken på forureining frå cruisetrafikken. Regionen treng framleis kunnskap for å kunne gjere dei rette tiltaka. Det er difor behov for oppdatert kunnskap om effektar og på kva cruiseanløp til regionen betyr for avfalls- og klimautslepp til sjø og luft og erosjon/washing-problematikk i fjordane som følge av fartsnivå og bølger. Tiltaket vil også vere eit viktig grunnlag for utarbeiding av ein reiselivsmonitor, ref. tiltak 8.
Innhald
Det må definerast nærare kva type fakta ein treng og kva ein treng å vite meir om. Det regionale forskingsprosjektet "Sustainable cruises" kan vere eit utgangspunkt for kva ein veit og kva det er naudsynt å kartlegge meir konkret, og kva ein treng meir kunnskap om.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane
Forslag til samarbeidspartnarar
Vestlandsforskning, Sjøfartsdirektoratet, TØI, NHH, UiS
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering i tid
2

Tiltak 9 Kunnskap frå "best practice" reisemål
Skildring av tiltaket
Kartleggje og hente kunnskap frå "best practice" reisemål som har lukkast med eller er i gang med konkrete tiltak for å oppnå ei berekraftig utvikling. Fleire byar og reisemål er populære og har store cruisehamner som har opplevd protestar frå lokalbefolkninga og fråflytting som fylgje av for mange turistar. Dei har også sett i verk ulike tiltak for å betre dialogen med og tilhøva for lokalbefolkninga og for å avgrense turismen.
Innhald
Arrangere ein studietur for næringa i regionen og for aktuelle partar innafor det offentlege for å lære meir frå dei som har lukkast med å få til ei berekraftig utvikling av cruisetrafikk. Arrangere ein nasjonal konferanse der ein drøftar nasjonale tiltak knytt til cruisetrafikk og miljø og der næringa møter forskingsmiljø som kan presentere ny kunnskap. Slik kan regionen sette desse spørsmåla på dagsorden, leie arbeidet og være pådrivar for at det skjer ei utvikling i positiv retning på nasjonalt plan. Til ein slik konferanse må ein hente inn internasjonale ressurspersonar som kan tilføre norsk cruisenæring ny kunnskap og gode erfaringar.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane

Forslag til samarbeidspartnarar
Kommunar, destinasjonsselskap, lokale hamnemynde, Innovasjon Norge, Vestlandsforskning
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering I tid
2

Tiltak 10 Retningslinjer for ei meir miljøvenleg landtransport knytt til cruisetrafikk
Skildring av tiltaket
Det vert utvikla retningslinjer og tilrådde løysingar for transport i hamn og land knytt til cruisetrafikk. Retningslinjene vert kommunisert til alle hamner og destinasjonsselskap med oppmoding om å utvikle tilbodet i tråd med retningslinjene. Fylkeskommunane og Innovasjon Norge prioriterer stønad til utviklingstiltak som bidreg til meir miljøvenlege løysningar og som kan skape grunnlag for nye, landbaserte arbeidsplasser. Til dømes at ein i cruisehamner der ein nyttar tenderbåtar til og frå cruiseskip legg til rette for at desse tenestene kan kjøpast lokalt og at ein nyttar elektriske/miljøvenlege tenderbåtar.
Innhald
I retningslinjene/tilrådde løysingar legg ein m.a. inn for miljøvennlige løysingar som elektriske busser, sykkeltilbod, elektrifiserte tenderbåtar m.m.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane
Forslag til samarbeidspartnare
ENOVA, lokale kommunar, samferdselavdelingar i fylkeskommunane, destinasjonsselskap, lokale hamner, Cruise Norway, bedrifter
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering i tid
3

Tiltak 11 Fellesgodefinansiering
Skildring av tiltaket
Ta initiativ til ei utgreiing om ein heilskapleg, regional plan for finansiering og tilrettelegging for regional infrastruktur og fellesgode. Planen kan ein nytte til lokal utvikling av infrastruktur og andre fellesgodetiltak i regionen, basert på den enkelte region sitt behov vurdert med utgangspunkt i kommunen sitt eige innbyggartal, tal på besøkande osv.

Innhald
Det er behov for betre tilrettelegging av infrastruktur som lettar den negative innverknaden på eksisterande infrastruktur frå cruisetrafikk og frå anna volumbasert reisetrafikk inn til regionen. Dei norske fjordane er særskilt sårbare for forureining og eit særskilt miljøvederlag pr. passasjer og pr. hamn kan også vurderast som en del av ein fellesgodefinansiering frå cruisebesøkjande eller frå reiarlaga. Ei eiga avgift eller vederlag frå mellom anna cruisenæringa kan vere eit tiltak for å dimensjonere trafikken, samstundes som cruisenæringa gjennom ei slik ordning bidreg særskilt til å betale for bruken av fellesgode og for bruk av naturen. Ei anna løysing kan vere at det offentlege finansierar denne tilrettelegginga. Slike ordningar finn ein i fleire andre land og ein bør studere desse og verknadene av slikeordningar som ei del av utgreiinga. Ei utgreiing må sjå på ulike modeller og ordningar, storleik, mogelege konsekvensar, kva type reisetrafikk ordninga skal omfatte og kva for tiltak fellesgodefinansieringa skal prioritere i regionen. Ein bør også vurdere om dette skal vere ein nasjonal ordning.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane
Forslag til samarbeidspartnarar
Vestlandsrådet, fylkeskommunane, kommunane, Innovasjon Norge, NHO Reiseliv, Virke Reiseliv, lokale destinasjonsselskap, bedrifter og Vestlandsforskning.
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering i tid
1

2. Innsatsområde verdiskaping

Delmål, verdiskaping

- Auka landbasert, lokal verdiskaping knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen.
- Auka marknadsdel av dei mest kjøpesterke og betalingdyktige cruise gjestane.
- Fleire heilårlege arbeidsplassar i regionen knytt til cruiseturismen.
- Utvide talet på lokale bedrifter som har økonomisk nytte av cruisetrafikken.
- Identifisere og utvikle nye næringar knytt til cruisetrafikken i regionen.
- Fleire cruiseanløp utanfor sommarsesongen der det kan leggjast til rette for dette.

Strategiar, verdiskaping

- Arbeide for at ei nasjonal ordning for fellesgodefinansiering for heile reiselivsnæringa, inkludert cruise vert greidd ut.
- Arbeide for fleire anløp til snuhamner i Vestlandsregionen.
- Utarbeide ei analyse der ein greier ut verdiskaping og lønsemd knytt til cruisetrafikken i Vestlandsregionen.
- Greie ut moglegheitene og potensialet for etablering av eit regionalt anlegg som kan forsyne cruiseskip og anna skipsfart med framtidsretta drivstoffalternativ.

Tiltak

1. Støtte utvikling av nye attraksjonar og opplevingar i regionen.
2. Ta initiativ til samarbeid mellom cruisenæringa og lokale matprodusentar for å få fleire lokale matleverandørar til cruisenæringa.
3. Vurdere oppgåvefordeling, roller og ansvar i cruisemarknadsføringa av Vestlandsregionen.
4. Kartleggje kva som må til for at aktuelle hamner i regionen, dvs. Stavanger og Bergen, kan etablere seg som snuhamner og trekkje til seg fleire snuanløp.
5. Profesjonalisere den landbaserte næringa for å kvalifisert fleire som leverandørar til cruisenæringa.

Tiltak 1 Støtte utvikling av nye attraksjonar og opplevingar i regionen
Skildring av tiltaket
Fylkeskommunane kan prioritere stønad til utviklingstiltak av attraksjonar og opplevingstilbod som kan styrke arbeidet med å spreie cruisetrafikken til fleire stader. Slik kan ein redusere presset og opphoping av passasjerar i allereie pressa hamner, destinasjonar og besøksstader. Tiltak som kan bidra til lengre sesong og tiltak i lågsesong bør også prioriterast. Dette vil også kunne danne grunnlag for lokal verdiskaping, lokale arbeidsplassar og bidra til ein betre balanse i trafikkfordelinga i regionen. Slike tiltak vil også styrke den landbaserte reiselivsnæringa som også vil ha nytte av fleire attraksjonstilbod ved at regionen blir eit meir attraktivt reisemål.
Innhald
Utarbeide kriterier for tilskot og stønad til nye planar for utvikling av attraksjonar og opplevingstilbod slik at tiltak som bidreg til spreieing av trafikken i eit heilårs perspektiv vert prioritert. Fylkeskommunen kan leggje føringar i oppdragsbrev til regionale Innovasjon Norge-avdelingar.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane, Innovasjon Norge
Forslag til samarbeidspartnarar
Innovasjon Norge sine regionkontor, lokale kommunar og destinasjonsselskap, bedrifter
Ressursar/finansiering
Rekkefylgje/prioritering i tid
1

Tiltak 2 Lokale leveransar til cruiseskip i regionen
Skildring av tiltaket
Fylkeskommunane kan ta initiativ til samarbeid mellom cruisenæringa og lokale matprodusentar med mål om at dei skal bli leverandørar til cruiseskip som kjem til regionen.
Innhald
Regionen har ei rekkje lokalmatprodusentar som vil kunne ha stor nytte av å bli leverandørar til cruiseskipa. Det må avklarast om lokale leverandørar er interessert i og i stand til å levere til cruisenæringa og om det er grunnlag for å gå vidare med eit slikt prosjekt. Ein må då skape arenaer for at leverandørar som er interessert kan kome i posisjon til å selje til cruisenæringa.

<p>Dette krev kunnskap om marknaden, internasjonal sals- og marknadskunnskap og betre forståing av korleis denne marknaden fungerer. Næringa må kursast og lærast opp i korleis ein når fram til beslutningstakarane. Vidare bør det bli vurdert om det skal etablerast eit regionalt felles salsapparat, evt. styrke eit eksisterande, som kan koordinere tiltaket og presentere tilbodet som eit pilotprosjekt til et utval reiarlag, på vegne av dei interesserte lokalleverandørane. Ein må også vurdere om dette tiltaket kan koplas mot eksisterande matprosjekt.</p>
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane og fylkesmenn
Forslag til samarbeidspartnare
Fylkeskommunane, fylkesmenn, lokalmatprodusentar, bedrifter og interesse-organisasjonar, Cruise Norway, destinasjonsselskap, cruiseagentar og cruisereiarlag.
Ressursar/finansiering
Rekkefylgje/prioritering i tid
1

<p>Tiltak 3 Vurdere oppgåvefordeling, roller og ansvar i cruisemarknadsføringa av Vestlandsregionen</p>
Skildring av tiltaket
Vurdere strukturen og arbeidsfordelinga når det gjeld sal av cruiseprodukt i landsdelen. Bakgrunnen er at oppgåvefordelinga i dag ikkje sikrar at eksisterande organisasjonar som er spissa for internasjonalt sal, blir brukt i sal mot cruisesegmentet.
Innhald
Tiltaket er ei utgreiing som kartlegg korleis salsarbeidet er organisert i dag, kor effektivt dette er og om det kan vere hensiktsmessig å vurdere alternativa innanfor dei organisasjonane/destinasjonsselskapa og landsdelselskap som står for marknadsføring og sal mot andre segment i dag.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane
Forslag til samarbeidspartnarar
Fylkeskommunane, hamner, destinasjonsselskap, landsdelselskap, cruiseagentar, bedrifter
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering i tid
2

Tiltak 4 Fleire anløp til snuhamner i Vestlandsregionen
Skildring av tiltaket
Greie ut om moglegheitene og kva som må til for at aktuelle hamner i regionen, dvs. Stavanger og Bergen, kan styrke sin posisjon som snuhamner og trekkje til seg fleire snuanløp. Ein snuhamn krev så pass mykje infrastruktur slik at det i realiteten berre er Stavanger og Bergen som aktuelle i regionen. Dette vil føre til auka landbasert verdiskaping då gjestar ofte bur på hotell, handlar og nyttar restaurantar og lokale opplevings- og attraksjonstilbod. Den positive effekten for resten av regionen er stor og må ikkje undervurderast. Både Bergen og Stavanger har allereie en rekkje snuanløp i dag, til dømes hadde Bergen omlag 30 snuanløp i 2017. Fleire snuanløp ut i frå hamner i Vestlandsregionen vil tilføre andre hamner i regionen meir trafikk og såleis gje positive økonomiske ringverknader til heile regionen.
Innhald
Ei utgreiing må sjå på kva krav ein set til snuhamner, i kva grad våre største cruisehamner oppfyller desse og beskrive kva som må gjeres for å vere konkurransedyktig som snu- hamn for internasjonale cruisereiarlag.
Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane i Rogaland og Hordaland som er dei einaste fylkeskommunane med byar som kan få status som snuhamn med eksisterande infrastruktur.
Forslag til samarbeidspartnarar
Avinor, destinasjonsselskap og hamneselskap i Stavanger og Bergen, Cruise Norway, bedrifter
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering I tid
2

Tiltak 5 Profesjonalisere landbasert næring
Skildring av tiltaket
Tilby kurs og opplæring til aktørar i næringa som ynskjer å posisjonere seg for å bli leverandør til cruisenæringa. Cruisenæringa/reiarlaga er store kjøparar med stor marknadsmakt. Mindre leverandørar vert utsett for eit prispress og finn det vanskeleg å kome i posisjon til å levere til denne målgruppa. Det vert stilt strenge krav til kvalitet, sikkerhet, og leveringsdyktighet. Næringa kan bli meir profesjonell i kontakt med cruisereiarlaga og har behov for kunnskap om korleis ein skal opptre i marknaden for å lukkast, spesielt gjeld dette pakking og prising av produkta.
Innhald
Innovasjon Norge tilbyr i dag kurs for leverandørar som ynskjer å rette seg mot cruisemarknaden. Fylkeskommunane kan med utgangspunkt i eksisterande kurstilbod tilby opplæring og profesjonalisering av lokale leverandørar slik at dei står betre rusta til å kvalifisere seg som leverandørar til cruisenæringa. Dette bør gjerast i eit heilskapleg
program som sikrar differensiering mellom utfluktstilboda i hamnene, utvikling av nye tilbod basert på oppdatert kunnskap om etterspurnaden, kulturforståing og vertskaps-funksjonen.

Forslag til ansvarleg
Fylkeskommunane
Forslag til samarbeidspartnarar
Fylkeskommunane, og Innovasjon Norge, lokale destinasjonsselskap, cruiseagentar og bedrifter
Ressursar/finansiering
Rekkjefylgje/prioritering i tid
1

VR-sak 18/2018 Møte med Transport- og kommunikasjonskomiteen (orienteringssak)

Saksutgreiing

Vestlandsrådet fatta i sak 11/2018 vedtak om å invitere m.a. Transport- og kommunikasjonskomiteen til eit møte for å drøfte dei problemstillingar som Vestlandsrådet tok opp i sak 11/19 om økonomien i fylkesvegferjeflåten m.v.. I drøftingar med komitesekretariatet og leiaren Helge Orten (H) ville Høgre si gruppe gjerne invitere dei øvriga partia og stå som vertskap for møtet. Møtet vart først avtala til 26. april, men vart seinare flytta til 22. mai 2018.

Vestlandsrådet hadde i utgangspunktet fått ein time til disposisjon, men dette vart noko kortare på grunn av brannalarm og evakuering av bygget (!), og til avstemmingar i Stortinget der komiteens medlemmar måtte vere til stades. Uansett var dette eit nyttig møte, der Vestlandsrådet fekk lagt fram sine synspunkt.

Følgande deltok i møtet:

Frå Vestlandsrådet:

Jon Aasen, fylkesordførar Møre og Romsdal
Jenny Følling, fylkesordførar Sogn og Fjordane
Marianne Chesak, fylkesvaraordførar Rogaland
Kristin Sørheim, leiar i Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal
Dagfinn Aasen, sekretariatsleiar

Frå komiteen:

Siv Mossleth (Sp)
Ivar Odnes (Sp)
Arne Nævra (SV)
Ingalill Olsen (Ap)
Sverre Myrli (Ap)
Helge Orten (komitéleder, H)
Solveig Abrahamsen (H)
Nils Aage Jegstad (H)

Vedlagt følgjer presentasjonane som vart lagt fram i møtet

Framlegg til vedtak:

Vestlandsrådet tek saka til orientering.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann



Møre og Romsdal fylkeskommune

-Ein tydeleg medspelar

Fylkesvegferjene

Finansiering av drift og infrastruktur

Jon Aasen (fylkesordfører)
Kristin Marie Sørheim (leiar samferdselsutvalet)

Transportkomiteen

Tiltak for å nå klimamål politiske føringar

- Eit samla Storting «ber regjeringa iverksette tiltak som sikrer at alle fylkeskommunale og kommunale ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egen regi.» Anmodningsvedtak 1. desember 2015.
- Energi- og miljøkomiteen «ber regjeringa snarest mulig utarbeide en tilskuddsordning rettet mot fylkeskommunene for bruk av ny teknologi i offentlige fergeanbud».
- Nasjonal transportplan 2018-2029 (side 232):
«Nye ferjer skal benytte lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier det.»

Politiske føringar forts.

Fylkestinget 10.12.2014 (T-80/14) vedtok blant anna:

- «Møre og Romsdal fylkeskommune vil arbeide for at det vert sett **høge miljøkrav** til skip som ferdest langs kysten og i fjordane våre, og for at staten bidreg til utvikling av teknologi som reduserer utsleppa.

I samband med ny ferjestandard som er under utarbeiding, ber Fylkestinget om at krav om **0-utslepp/lågutslepp** i framtidige ferjeanbod vert prioritert.»

Regional delplan for klima og energi:
«Klimagassutsleppa i Møre og Romsdal skal, i forhold til utsleppa i 2009, reduserast med meir enn **10 %** innan 2020.»

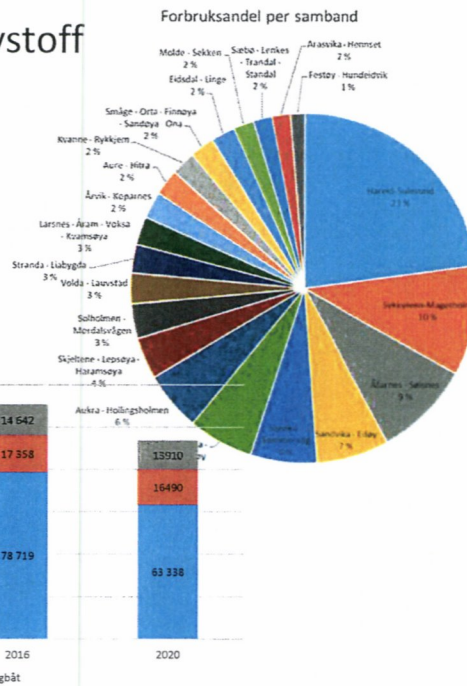


29.05.2018

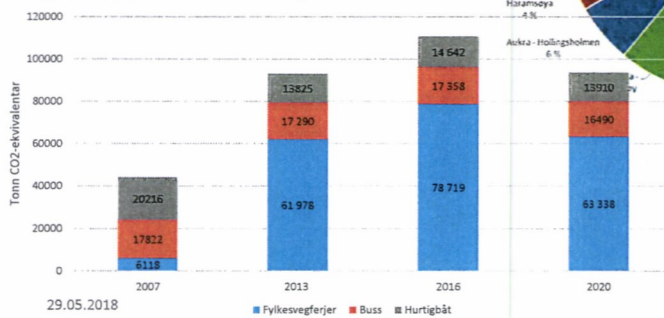
Dagens forbruk av drivstoff



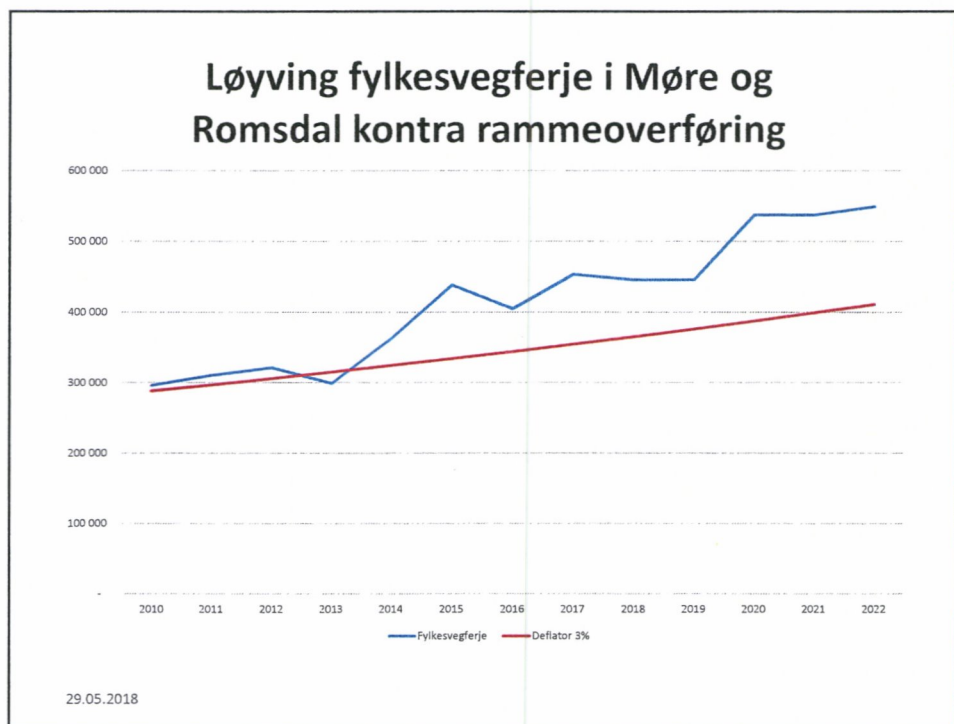
Forbruksandel per samband

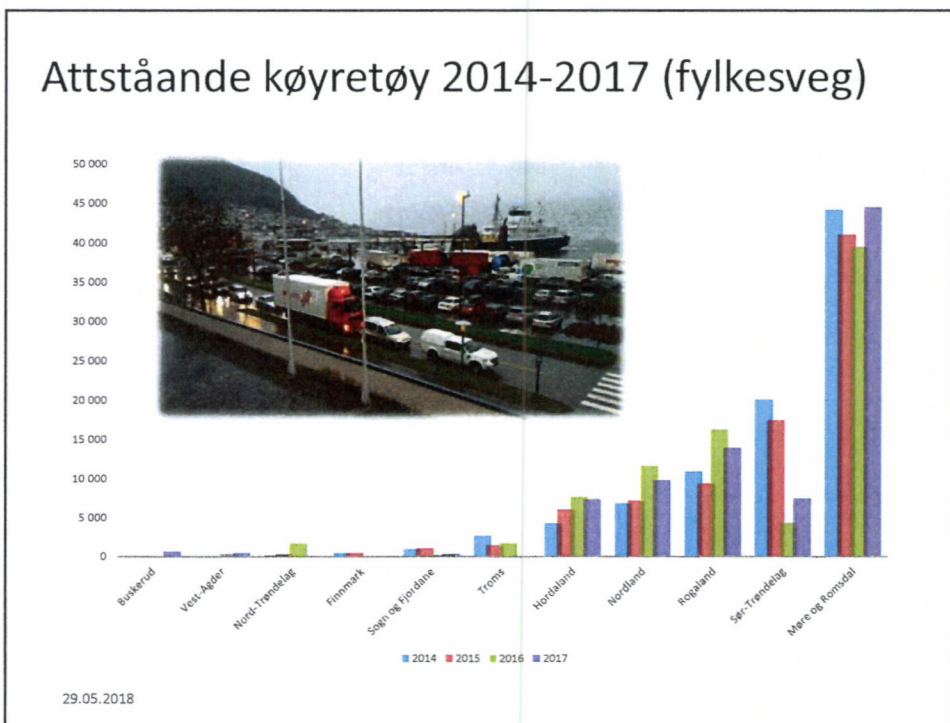
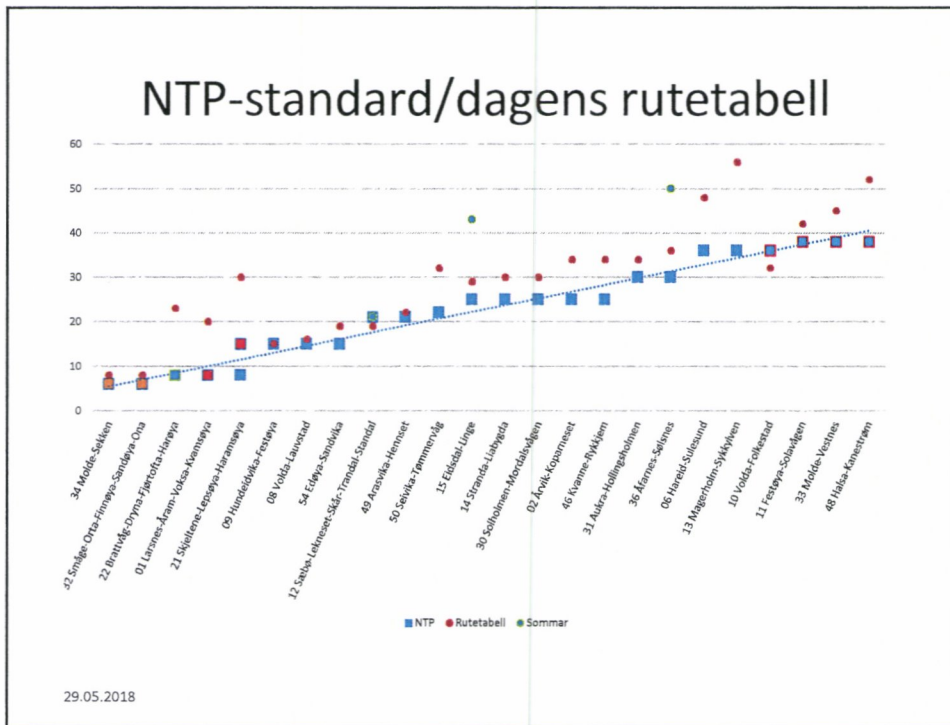


Årlige utslepp (tonn CO₂-ekvivalentar)



29.05.2018





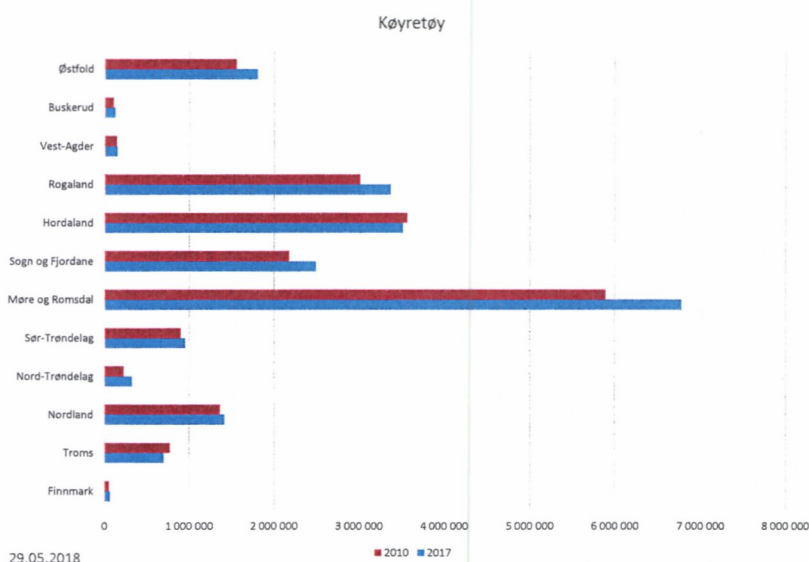
Ferjeutfordringar og moglegheiter

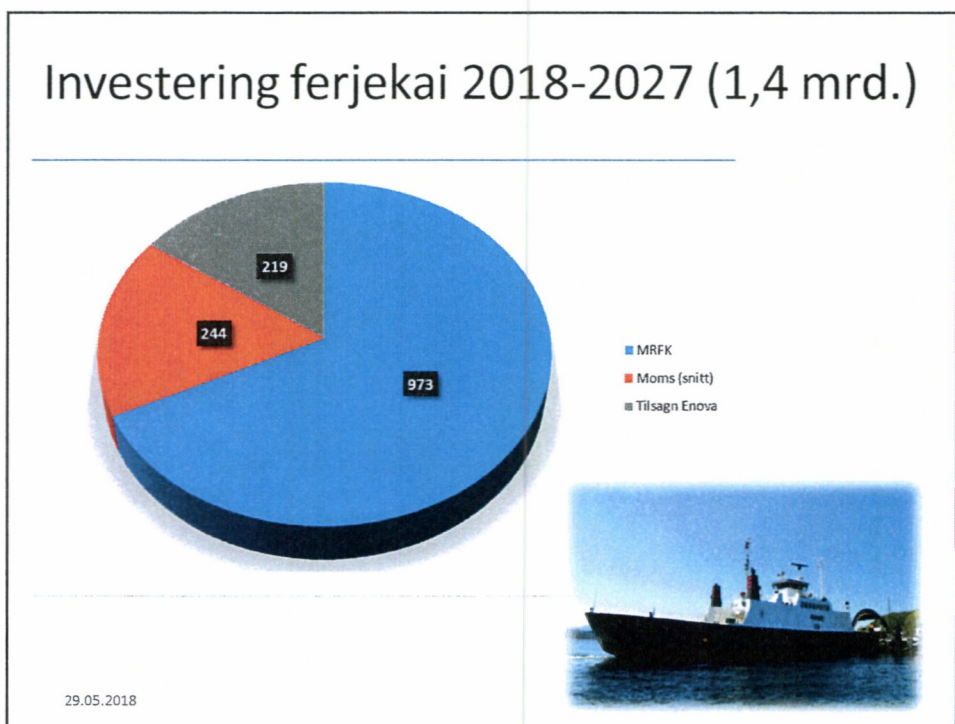
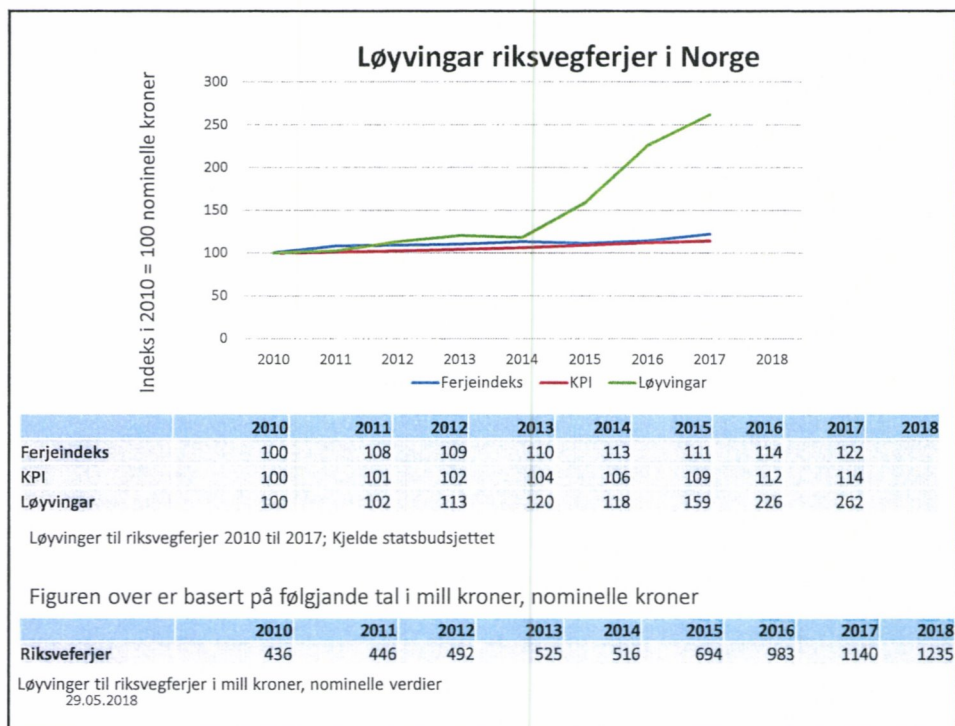
- Utfordringar knytt til
 - Aukande trafikk
 - Auke i kontraktsprisar
 - Gjenståande køyretøy
 - Aldrande ferjeflåte
 - Kostnader knytt til miljøtsatsing (infrastruktur)
 - Rammeoverføringar

- Moglegheit for store utslippskutt, betre ferjeflåte, betre rutetilbod, fleire døgnopne samband.

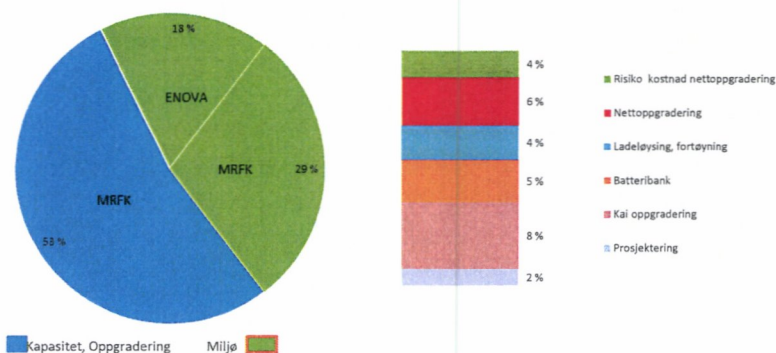
29.05.2018

Ferjetrafikk i Norge 2010-2017





Infrastruktur Nordmørspakken 302 mill. kr.



Nettoppgraderingsmodell syner for lav kostnad, MRFK har risikoen for dette

29.05.2018

Konklusjon

Drift

Møre og Romsdal fylkeskommune sluttar seg i hovudsak til ny ferjestandard og utrekning av ferjekriteriet i inntektssystemet, men vil trekke fram følgjande:

1. Ramma til ferjedrift må aukast grunna:
 - a. Omstilling til ny teknologi
 - b. Trafikkvekst som inneber større og fleire ferjer
 - c. Generell auke i kontraktspriser utover deflator
2. Det er særst viktig at kostnadene vert normert i høve til reelle rekneskapstal for sektoren, og inntektene vert normert og at det framleis er fylkeskommunane som er takstmynde.
3. Møre og Romsdal fylkeskommune har framleis fleire samband med ein trafikk som ligg over frekvensen i den framlagte standarden. Standarden på nokre fylkesvegklasser er framleis for låg i høve til behova. Møre og Romsdal fylkeskommune ber derfor om at klasse fv3.1 får auka frekvens frå 27 til 30 avgangar per dag, og klasse fv4.2 får auka frekvens frå 15 til 19 avgangar per dag.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune meiner at ei framtidig revidering av riksvegferjestandarden som medfører auka tilbod, må få følgjer for samanliknbare fylkesvegferjesamband.
5. Møre og Romsdal meiner i tillegg at fleikantsamband må vektast høgare, slik at auka driftskostnader ved fleire anløp blir ivareteke.

Infrastruktur

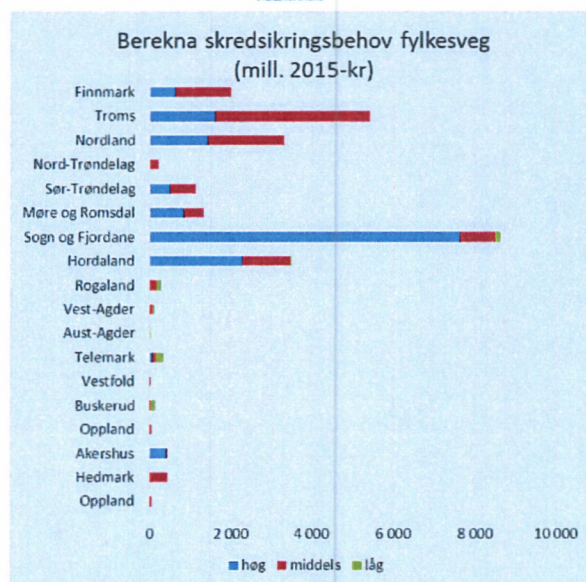
Rammeoverføringar frå stat til fylkeskommunane må ta omsyn til kostbare vegelement som t.d. ferjekaier. Ikkje berre omlegging til miljøteknologi men også for å kunne ta igjen etterslepet *frå før* forvaltingsreforma, på ferjekaiene. Dette blir ikkje tatt omsyn til i rammeoverføringa i dag. Dette kan reknast ut og fordelast over eit ti-årig program, gjennom rammetilskotet til kvart fylke.

29.05.2018



Skredsikring, tunnel og ferjeavløysing

Jenny Følling - Transport og kommunikasjonskomiteen 22.05.18



www.sjf.no



Skredsikring

- Totalt
 - 202 registrerte skredpunkt på riksvegnettet
 - 888 registrerte skredpunkt på fylkesvegnettet
 i dei fire vestlandsfylka (tal frå 2015, litt er gjort)
- Sikring av desse er berekna til å koste minst 24 mrd. kr.
 - Manglar i tillegg kostnadsoverlag for ein del skredpunkt
- Mål: Det offentlege vegnettet skal vere sikra mot skred innan 2040
- Låge rammer til skredsikring i høve til behova



www.sjf.no



Skredsikring fylkesveg

Med dagens løyvingstakt vil fylkesvegvegnettet i mest belasta fylke, Sogn og Fjordane, vera skredsikra i 2061:

Fylke	Kostnad, sikre registrerte skredpunkt	Løyving		Ferdig sikring av registrerte skredpunkt	
		2018-2023	Årleg snitt	Antall år	Ferdig år
Rogaland	290	102	17	17	2035
Hordaland	3672	834	139	26,4	2044
Sogn og Fjordane	9064	1269	211,5	42,8	2061
Møre og Romsdal	1388	615	102,5	13,5	2033

www.sjf.no



Tunneltryggingforskrifta

Fylke	Vedlikehaldsetterslep for tunnelar totalt i mrd. 2016-kr.	Tiltak som må gjennomførast for å stette krava i forskrifta + faglege tilrådingar for tunnelar som er omfatta av forskrifta i mrd. 2016-kr.	Tilskot i 2018 i mill.kr	Overføring i perioden 2015 – 2019 (ved å legge 2018-overføring til grunn) i mill.kr.
Møre og Romsdal	3,4	Om lag 1,4	49,9	250
Sogn og Fjordane	2,8	Om lag 1,7	70,0	350
Hordaland	3,0	Om lag 1,5	42,4	212,5
Rogaland	(0,7 i 2012)	Om lag 0,4	15,4	77
SUM	Om lag 9,9	Om lag 5,1	177,7	889,5

- Behov for oppgradering for å tilfredsstillere krava i forskrifta
- I tillegg er det stort vedlikehaldsetterslep
 - Ein del av dette er det fornuftig å løysa samstundes

www.sjf.no



Tunneltryggingforskrifta forts.

- Tilfredsstillere krava innan 2024 med utsett frist.
- Tilskot til utbetring etter forskrift fram t.o.m. 2019
- Statleg direktiv som staten må sørge for å finansiere – t.o.m 2024
 - I dag er ordninga underfinansiert



www.sjf.no



Tunneltrygging - vedlikehald

- Konsekvens for øvrig vedlikehald
- Behov for statleg vedlikehaldsprogram
- Ikkje skeivfordele ramma i NTP-perioden



Foto: Sogn Avis

www.sjf.no



Ferjeavløysingsordninga

- Kommuneproposisjonen 2018:
 - Nye kostnadsnøklar for båt og ferje
 - Endringar i ferjeavløysingsordninga
 - Innkorting av ferjesamband også omfatta av ordninga.
- Ferjeavløysingsordninga krev ei eigenfinansiering.
 - Høg dei første åra, deretter gradvis redusert.
 - Stor finansieringsutfordring mange år etter byggestart.
 - Må dekkast med driftsmidlar
- Bompengar til fråtrekk
 - reduserer det samla finansieringspotensialet
 - T.d. Lote - Anda



www.sjf.no



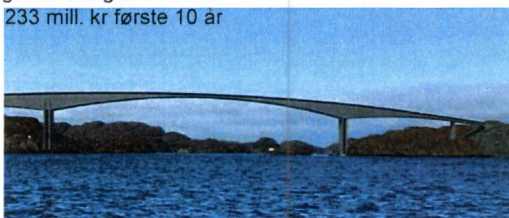
Ferjeavløysing – døme frå SFj

Atløysambandet (omfatta av ordninga frå 2018):

- Ferjefritt samband mellom Askvoll og Atløy.
- Godkjent kommunedelplan 2017
- Kostnadsoverslag 1045 mill. 2018-kr
- *Finansieringsutfordring 370 mill. kr over 23 år, 233 mill. kr første 10 år*

Ytre Steinsund:

- Søknad om ferjeavløysingsmidlar ligg i Samferdsledept. til godkjenning
- Kostnadsoverslag 690 mill. 2017-kr
- *Finansieringsutfordring 228 mill. kr over 22 år, 153 mill. kr første 10 år*



www.sfj.no



Forbetring av ferjeavløysingsordninga!

- Ferjeavløysing på 40 år er bra!
- Kapitalkostnader reknast inn i ferjeavløysingsordninga (avdrag og renter)
- Bompengar må kome i tillegg, ikkje i frådrag på ferjeavløysingsordninga
- Momskompensasjon til ferjeavløysingsselskap i offentleg regi
- Bompengerperiode inntil 40 år

www.sfj.no

Vilje
gir vekst

Garantier i Rogaland fylkeskommune Trukket opp 4,7 mrd. kroner per 31.12.2017

Låntaker	Garantiramme/ opphavelog lånebeløp	Garantiansvar per 31.12.17	Garantiansvar utløper	Del RFK
Testa Sykehjem - Kommunalbanken AS	1 740 000	26 160		100 %
Rutebåten Utsira AS ² - Kommunalbanken AS	69 000 000	31 760 652	2025	100 %
Finnfast AS - Kommunalbanken AS	550 000 000	379 761 900	2029	100 %
Haugaland Bompengeselskap AS RV47 T-forbindelsen - Kommunalbanken AS	210 000 000	167 222 210	2028	100 %
Haugalandspakken AS E-134 Skjold-Scheim/RV 47 Austarheimvegen-Fagerheim Kommunalbanken AS	210 000 000	210 000 000	2023	100 %
Ryfast AS ³	6 000 000 000			
Kommunalbanken AS	700 000 000	490 000 000	2039	70 %
Kommunalbanken AS	1 700 000 000	1 190 000 000	2040	70 %
Kommunalbanken AS	1 600 000 000	678 300 000	2040	70 %
Nordic Investment Bank	1 000 000 000	700 000 000	2039	70 %
Nordic Investment Bank ²	1 000 000 000	700 000 000	2039	70 %
Sum 31.12.17		3 758 300 000		
Stavanger konserthus IKS Kommunal Landspensjonskasse Egderel 11 %, garanti for gjeld 11 % av kr 175 000 000	245 000 000	19 250 000	2035	11 %
Kolumbus AS Kontrakt leie av bussanlegg		100 000 000	2036	100 %
E39 Rogfast ⁴	16 000 000 000	0		100 %
Bypakke Nord-Jæren Rogaland Bompengeselskap AS	7 000 000 000	0	2040	100 %
Sum totalt ⁴		4 666 320 822		

29.05.2018

Mer informasjon om oss? Se rogfk.no

Vilje
gir vekst

Garantier i Rogaland fylkeskommune i årene framover

- Nærmere 30 mrd. kroner innen 2026 basert på vedtak som fylkestinget har fattet.
 - De tre store prosjektene per nå:
 - Ryfast: 4,9 mrd. kroner (4,2 mrd. kroner omregnet til løpende kroner)
 - Rogfast: 16 mrd. kroner
 - Bypakke Nord-Jæren: 7 mrd. kroner
- Framtidige prosjekter (Nasjonal transportplan) som kan utløse fylkeskommunalt garantibehov:
 - E39 Lyngdal - Sandnes: 80 pst (i Rogaland) av 32-37 mrd. kroner
 - E39 Aksdal - Våg: 1,4 mrd. kroner
 - Haugalandspakken 2 inkl. E134: uvisst nivå
 - Utbyggingspakke Jæren (ingen riksveier): uvisst nivå

29.05.2018

Mer informasjon om oss? Se rogfk.no

Vilje
gir vekst

Uforholdsmessig og helt urealistisk nivå med tanke på eventuell innløsning av garantier

Samlet driftsbudsjett i 2018: **5,1 mrd. kroner**

<vs>

Garantiansvar om 10-15 år: **50 mrd. kroner(+)**

FT-sak 39/18 (24.04.18), del av vedtak

Fylkestinget ber fylkesrådmannen sende en henvendelse til kommunalkomiteen i forbindelse med behandling av ny kommunelov, hvor fylkeskommunal garanti for store riksveiprosjekter blir vurdert.

29.05.2018

Mer informasjon om oss? Se rogfk.no



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Vilje
gir vekst

NOU 2016:4

*«I enkelte tilfeller kan det være snakk om å stille garantier hvor ansvaret går utover det kommunen kan tåle av tap dersom garantiansvaret mot formodning blir gjort gjeldende. Det alminnelige utgangspunktet vil være at dette må anses å innebære **vesentlig økonomisk risiko, selv om sannsynligheten for tap er lav**. Etter omstendighetene kan det likevel være et særlig eller tvingende behov for at kommunen stiller kausjoner av betydelige beløp. Et eksempel er kausjonene som fylkeskommunene stiller i bompengeprosjekter. Utvalgets hensikt er ikke at loven skal være til absolutt hinder for garantier som ut fra brede samfunnsmessige hensyn er nødvendige, selv om beløpene er store. Begrepet **vesentlig økonomisk risiko** må imidlertid i slike tilfeller forstås slik at det må foreligge **en særlig høy trygghet for at kommunens økonomi og tjenester ikke blir skadelidende**.*

*Lovforslaget må forstås slik at risikoen ved å stille ytterligere én garanti også må vurderes opp mot den garantirisiko som kommunen allerede har tatt på seg. **Utgangspunktet vil være at jo større garantiansvaret allerede er, jo høyere blir terskelen for nye garantier**».*

29.05.2018

Mer informasjon om oss? Se rogfk.no



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Vilje
gir vekst

Fylkeskommunens holdning

Til grunn for kommunelovutvalgets vurderinger lå et langt mer beskjedent omfang av kommunale garantier for kommunesektoren. Med utgangspunkt i utvalgets vurderinger vil det kunne argumenteres for at deler av etablert praksis for fylkeskommunale garantier – den delen som er knyttet til statlige prosjekter – bør avvikles,

1. på grunn av den vesentlige økonomiske risikoen (slik utvalget har fremstilt det), og
2. fordi omfanget av garantier truer fylkeskommunenes kredittverdighet og tilgang på finansiering til akseptable lånevilkår, ref. også tekniske rammer og begrensninger i Kommunalbanken.

Punktene henger til dels sammen, jf. risikoen for at fylkeskommunens tjenester blir skadelidende.

Fylkesutvalget vedtok i sak 8/18 at det skal tas et initiativ overfor staten for å diskutere dagens praksis/regelverk om fylkeskommunalt garantiansvar i europa- og riksveiprosjekter.

29.05.2018

Mer informasjon om oss? Se rogfk.no



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

VR-sak 19/2018 Open høyring i Kommunal- og forvaltningskomiteen om kommuneproposisjonen for 2019 (orienteringssak)

Saksutgreiing:

Torsdag 24.mai 2018 deltok Vestlandsrådet, representert v/ Jon Aasen, Pål Kårbø og Dagfinn Aasen, i Kommunal- og forvaltningskomiteens høyring om kommuneproposisjonen for 2019. Bakgrunnen for dette var Vestlandsrådets vedtak i sak 11/2018, pkt. 3, om rammevilkåra for fylkesvegflåten:

«Vestlandsrådet melder seg på komitehøyringa for kommuneproposisjonen 2019 for å ta opp situasjonen på ferjesektoren i fellleskap, under dette utforminga av ferjenøkkelen og for å sikre, og eventuelt auke opp, midlane som vart gjevne med særskild fordring til ferjefylka».

I komitehøyringa var følgande til stades:

1. Karin Andersen (SV), komiteleiar
2. Heidi Greni (SP), saksordførar
3. Kari Kjønnaas Kjos (FRP)
4. Stein Erik Lauvås (A)
5. Olemic Thommesen (H)
6. Siri Gåsemyr Staalesen (A)
7. Wilfred Nordlund (SP)
8. Torhild Bransdal (KRF)
9. Mari Holen Lønseth (H)
10. Komitesekretær

Vedlegg:

- 1 Vestlandsrådets innlegg

Det var serleg proposisjonens kap. 10 om inntektssystemet for fylkeskommunane som Vestlandsrådets innlegg måtte dreie seg om, herunder kostnadsnøkkelen for båt og ferje (10.1) og ferjeavløyningsordninga (10.2). Ut frå tidsramma er det begrensa kva ein kan få fram, men komiteen har i tillegg til vedlegg 2 fått tilsendt ytterlegare begrunning for Vestlandsrådets synspunkt.

Framlegg til vedtak:

Vestlandsrådet tek saka til orientering

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vestlandsrådet

HØRING I STORTINGETS KOMMUNAL- OG FORVALTNINGSKOMITE 24. MAI 2018

Fylkesvegferjene – finansiering av drift og infrastruktur

Fylkeskommunane på Vestlandet står overfor sterk vekst i driftskostnadene for ferjedrift ved overgang til hybrid og/eller elektrisk drift frå 2020. Førebels prognose tilseier ein vekst i driftskostnadene på 240 mill. kr frå 2019 til 2020 i Hordaland og førebels 100 mill kroner i Møre og Romsdal i same periode.

Det er framleis mange ferjekaier som absolutt treng rehabilitering og tilpassing til auke i trafikk og miljøtiltak. Rammeoverføringa frå staten til fylkeskommunen gir ikkje ekstra kompensasjon for dette kostbare vegelementet. Tek ein Møre og Romsdal som døme vil det vere behov for 1,4 mrd dei næraste åra til desse tiltaka. Enova dekkjer berre 220 mill kroner.

Kombinasjonen av å ta miljøansvar og null- eller negativ vekst i dei frie inntektene, er ein umogeleg kombinasjon.

Til spørsmålet om ny ferjestandard:

Ei ny utrekning av ferjekriteriet med utgangspunkt i ein oppdatert ferjestandard vil få konsekvensar for fordelinga av rammetilskott mellom fylkeskommunane. Kommunaldepartementet har vore tydeleg i arbeidet med ny ferjestandard at det ikkje vil ha nokon verknad for storleiken på ramma som blir fordelt etter ferjekriteriet i inntektssystemet. Dette kan vi ikkje akseptere og kjem derfor med følgjande uttale i høve ferjestandarden:

Drift:

Vestlandsrådet sluttar seg i hovudsak til ny ferjestandard og utrekning av ferjekriteriet i inntektssystemet, men vil trekke fram følgjande:

1. Ramma til ferjedrift må aukast grunna:
 - a. Omstilling til ny teknologi
 - b. Trafikkvekst som inneber større og fleire ferjer
 - c. Generell auke i kontraktspriser utover deflator
2. Det er særst viktig at kostnadene vert normert i høve til reelle rekneskapstal for sektoren, og inntektene vert normert og at det framleis er fylkeskommunane som er takstmynde.
3. Vestlandsrådet meiner også at standarden på nokre fylkesvegklasser er framleis for låg i høve til behova. Det vil ma vere ønskeleg at klasse fv 3.1 får auka frekvens frå 27 til 30 avgangar per dag, og klasse fv 4.2 får auka frekvens frå 15 til 19 avgangar per dag.
4. Vestlandsrådet meiner at ei framtidig revidering av riksvegferjestandarden som medfører auka tilbod, også må få følgjer for samanliknbare fylkesvegferjesamband.

5. Vestlandsrådet meiner i tillegg at fleirkantsamband må vektast høgare, slik at auka driftskostnader ved fleire anløp blir ivareteke.

Infrastruktur

Rammeoverføringar frå stat til fylkeskommunane må ta omsyn til kostbare vegelement som t.d. ferjekaier. Ikkje berre omlegging til miljøteknologi men også for å kunne ta igjen etterslepet *frå før* forvaltingsreforma, på ferjekaiene. Dette blir ikkje tatt omsyn til i rammeoverføringa i dag. Dette kan reknast ut og fordelast over eit ti-årig program, gjennom rammetilskotet til kvart fylke.

Jon Aasen
fylkesordfører i Møre og Romsdal

Jenny Følling (sign.)
fylkesordfører i Sogn og Fjordane

Anne Gine Hestetun (sign.)
fylkesordfører i Hordaland

Solveig Ege Tengesdal (sign.)
fylkesordfører i Rogaland

VR-sak 20/2018 Utdanningstilbudet på Vestlandet - sett i lys av behov i leverandørindustrien til sjømatnæringa (orienteringssak)

Møreforskning Ålesund (MFÅ) har på oppdrag for Vestlandsrådet levert ein rapport på «Kartlegging av utdanningssystemet på Vestlandet sett i høve behov i leverandørindustrien til sjømatnæringa». Rapporten må sjåast i samanheng med rapporten av kompetansebehova bland leverandørbedriftene i regionen som vart levert av IRIS i 2016 («Leverandører til sjømatnæringa og biomarinindustri på Vestlandet: Struktur og kompetansebehov Vestlandsrådet»). Arbeidet er forankra i den marine strategien til Vestlandsrådet, og er delegert til Vestlandssamarbeidet – marin satsing (VestMarin)

Oppdraget til MFÅ har bestått av:

1. definere og kartleggje relevante utdanningar basert på leverandørindustrien sine kompetansebehov
2. undersøkje i kva grad det er kopling mellom særleg relevante utdanningar og leverandørindustrien
3. gjere ei kvalitativ vurdering av samsvar mellom næringa sine kompetansebehov på den eine sida og utdanningstilbudet i regionen på den andre

VestMarin ønskjer no ta tak ein del av punkt i oppsummeringa og prøve å løfte desse i samarbeid med utdanningsavdelingane i fylkeskommunane, næringsliv/klynger og forskingsinstitusjonar. Eit punkt som er ønskjeleg å ta tak i er til dømes behovet for utdanning innan RAS (Recirculating Aquaculture System)-teknologi.

Forslag til vedtak:

Vestlandsrådet tek rapporten frå Møreforskning til orientering

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

VR-sak 21/2018 Scenarioprojekt 2030 (orienteringsak)

Til Arbeidsutvalets møte 20. april 2018 vart følgjande orientering gitt:

3 Scenarioprojekt 2030 for reiselivsutvikling på Vestlandet – orienteringsak AU 20.04.2018.

Vestlandsrådet løyvde på møte 15. februar 2018 inntil kr 1 000 000 til Scenarioprojekt for reiselivsutvikling Vestlandet 2030. Reiselivsrådgivarane i dei fire fylkeskommunane er i samarbeid med Fjord Norge AS i ferd med å utarbeide eit felles konkurransegrunnlag for utarbeiding av nullpunktsanalyse og sjølvve scenarioprosessen. Intensjonen er at konkurransegrunnlaget skal vere klar til utlysing i Merzell-databasen innan utgangen av veke 16. Det leggjast opp til konkurranse med forhandlingar då val av leverandør er svært avgjerande for prosjektet.

Vestlandsrådet vil fortløpande bli orientert om dette som kanskje er det viktigaste prosjektet for reiselivsnæringa på Vestlandet dei komande året då dette vil leggje føringar for i kva retning denne næringa skal utviklast.

Anbudsdokumenta er no ferdige, men er til kvalitetssikring hos Merzell. Så snart dette arbeidet er over, vil utlysing skje.

Forslag til vedtak:

Vestlandsrådet tek saka til orientering.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

VR-sak 22/2018 Innspel til Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST) - orienteringssak

Kommunal- og moderniseringsdepartementet sendte 15.02.2018 ut brev der dei ber om innspel til utkastet til Nordatlantisk utviklingsstrategi- NAUST, jf. vedlegg. NAUST har som mål å styrke den berekraftige utviklinga for befolkninga i det nordatlantiske Norden gjennom styrking av samarbeidet mellom Grønland, Færøyane og Kyst-Noreg. Strategien er utvikla innafor ramma av NORA- Nordisk Atlantsamarbejde, som er ein grenseregional komité under det regionalpolitiske samarbeidsprogrammet til Nordisk Ministerråd.

Vestlandsrådet er medlem i NORA og representert i NORA-komiteen ved Sogn og Fjordane fylkeskommune. Det vart derfor bestemt å gi eit felles innspel frå fylkeskommunane på Vestlandet gjennom Vestlandsrådet.

Då fristen frå departementet var sett til 20.03.2018, gav sekretariatet for Vestlandsrådet innspel til departementet i ein administrativ uttale til utkastet, jf. vedlegg. I tillegg til Vestlandsrådet gav Nordland fylkeskommune innspel til utkastet. Kommunal- og moderniseringsdepartementet gav i brev 23.03.2018 tilbakemelding til sekretariatet i Vestlandsrådet, der dei konkluderte med at dei stiller seg bak innspela som har kome frå Vestlandsrådet og Nordland fylkeskommune, jf. vedlegg.

Strategien vert no behandla vidare i Nordisk ministerråds embetsmannskomiteé for regionalpolitikk, der Kommunal- og moderniseringsdepartementet er representert. Plana er at strategien etter dette skal vidare til Nordisk samarbeidskomité, og at det der vert klart korleis strategien skal takast vidare.

Sekretariatet vil følgje saka, og leggje fram sak for Vestlandsrådet når det vert aktuelt.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vedlegg:

1. Høyringsbrev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet 15.02.2018
2. Utkast til Nordatlantisk utviklingsstrategi- NAUST
3. Innspel frå Vestlandsrådet til Nordatlantisk utviklingsstrategi- NAUST
4. Tilbakemelding frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet 23.03.2018



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

18/903-1

15. februar 2018

Nordisk Ministerråd - NORA - Utkast til Nordatlantisk utviklingsstrategi - NAUST - for ev. innspill

Kommunal- og moderniseringsdepartementet sender med dette utkast til Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST) til de berørte fylkeskommunene for mulighet til å gi innspill.

Departementet ønsker vurderinger av

- Hvordan fylkeskommunene mener NAUST treffer utfordringer og prioriteringer i egen region.
- Hva denne strategien tilfører i forhold til foreliggende strategier og programmer, dvs. hvilken merverdi den vil ha sett fra regionens side.
- Hvilken rolle det nordiske samarbeidet vil kunne ta i koordineringen av innsatser i Vest-Norden.

Vi ber om eventuelle tilbakemeldinger innen 20. mars 2018. Gitt den korte fristen forventer vi ikke politisk behandling av NAUST.

Om strategien

NAUST har som mål å styrke den bærekraftige utviklingen for befolkningene i Det nordatlantiske Norden. Dette skal skje gjennom å styrke samarbeidet mellom Grønland, Island, Færøyene og Kyst-Norge (de atlantiske kystfylkene fra Rogaland til Finnmark). Utviklingen skal være basert på regionens rikdom av naturressurser, særegne kultur, geografiske forutsetninger og samfunnsstrukturer, samt FNs bærekraftsmål. Dette skal bidra til å styrke relevansen av nordisk samarbeid for regionen og gjøre samarbeidet mer koordinert.

Postadresse
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kmd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.kmd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 858

Avdeling
Regionalpolitisk
avdeling

Saksbehandler
Ingebjørg Fiskum
22 24 70 54

Bakgrunn

Utkast til strategi er utviklet innenfor rammen av Nordisk Atlantsamarbejde (NORA – www.nora.fo). NORA er en grenseregional komité under Nordisk Ministerråds regionalpolitiske samarbeidsprogram (www.norden.org). Både fylkeskommunene v/Nordland fylkeskommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune og KMD er representert i NORA-komiteen.

Embetsmannskomiteen for regionalpolitikk under Nordisk Ministerråd besluttet i 2016 at det skulle nedsettes en arbeidsgruppe for å utarbeide et forslag til Nordatlantisk utviklingsstrategi. Arbeidsgruppen¹ har bestått av representanter pekt ut av relevante embetsmannskomiteer i Nordisk Ministerråd. NORA har vært sekretariat for arbeidet.

Videre prosess

Departementet vil videreformidle innspillene fra fylkeskommunene til Nordisk Ministerråds sekretariat. Innspillene legges så frem for embetsmannskomiteen for regionalpolitikk primo mai før NAUST sendes Nordisk samarbeidskomité² for behandling.

Med hilsen

Hallgeir Aalbu (e.f.)
ekspedisjonssjef

Ingebjørg Fiskum
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg: Utkast til Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST) inkl. møteliste³

¹ Arbeidsgruppens sammensetning (navn, nasjonalitet og hvilken embetsmannskomite som har utnevnt vedkommende): Höskuldur Thórhallsson, IS (formann, embetsmannskomiteen for regionalpolitikk), Kristín Ásgeisdóttir, IS (embetsmannskomiteen for likestilling), Andreas Stokseth, NO (embetsmannskomiteen for fiskeri og havbruk, jordbruk, næringsmidler og skogbruk), Marianne Synnes, NO (embetsmannskomiteen for utdanning og forskning), Elisabeth Smith, NO (embetsmannskomiteen for næringspolitikk), Kári Mortensen, FO (embetsmannskomiteen for energipolitikk), Kenneth Høegh, GL (embetsmannskomiteen fiskeri og havbruk, jordbruk, næringsmidler og skogbruk).

² De nordiske statsministrene har det overordnede ansvaret for nordisk regjeringssamarbeid. I praksis utføres dette imidlertid av de nordiske samarbeidsministrene. De delegerer i sin tur den løpende koordineringen til den nordiske samarbeidskomiteen, som forbereder og følger opp anliggender som samarbeidsministrene tar stilling til.

³ I utkastet vises det videre til et notat vedrørende implementeringsmodell. Dette notatet foreligger p.t. ikke.

Adresseliste

Finnmark fylkeskommune	Fylkeshuset	9815	VADSØ
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nordland fylkeskommune	Prinsens gate 100	8048	BODØ
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130 Sentrum	4001	STAVANGER
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Fylkeshuset, Askedalen 2	6863	LEIKANGER
Troms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2560	7735	STEINKJER

NAUST - Nordatlantisk utviklingsstrategi

Strategiforslag fra Arbeidsgruppen for Nordatlantisk utviklingsstrategi



Formannens forord

Det nordatlantiske Norden er Grønland, Island, Færøyene og Kyst-Norge. En region av store havsamfunn som dekker et enormt geografisk område, med tynn og spredt befolkning, tøffe værforhold og spektakulær natur. Regionen innehar en enestående rikdom i marine ressurser, hvis utnyttelse potensielt kan bli enda mer effektiv og optimert, og gjennom dette generere større verdier for lokalsamfunnene, skape nye jobber og være en matkilde av global betydning. Det er et betydelige potensial for utvikling av fornybar energi. Til tross for utfordringene klimaforandringene innebærer skaper de også muligheter når nye områder åpner seg for shipping, fiskerier og maritim turisme. Regionen tjener på natur- og kulturbasert turisme, en sektor som kan bli enda viktigere, men må bli styrt godt på en bærekraftig måte. Som en arktisk og en sub-arktisk region i geografisk forstand, Det nordatlantiske Norden har tjent på den store økningen i internasjonal interesse for Arktis over de siste årene og regionens strategiske posisjon som en inngangsport til Arktis.

Til tross for åpenbare muligheter og en stadig økende internasjonal interesse er regionen lokalisert langt borte fra verdens økonomiske sentre. Store avstander og fysiske barrierer skaper utfordringer for kommunikasjons og infrastruktur, leveranse av offentlige tjenester og tilgang til verdensmarkedene. Økonomien baserer seg tradisjonelt sett på naturressurser, sårbare ovenfor eksterne markedskrefter og endringer i ressurstilgjengeligheten. En vanlig klage er at mangelen på risikovillig, fleksibel investeringskapital begrenser den økonomiske veksten og nødvendig diversifisering.

OECD anbefalte i 2011 i sin territorialanalyse av regionen utviklingen av en makro-regional utviklingsstrategi for å fokusere, strømlinjeforme og rasjonalisere samarbeidsinnsatser, adressere mangler og komplimentere eksisterende program. Ved å identifisere og enes om samarbeidstemaer kan man bygge bro over gapet mellom aspirasjoner og leveranse.

Basert på blant annet OECD-rapporten lanserte Nordisk ministerråd et initiativ for å utvikle Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST). Den overordnede målsetningen ved initiativet er å styrke samarbeidet i Det nordatlantiske Norden og med regionens atlantiske naboer.

Jeg fikk æren av å bli nominert til å lede arbeidsgruppen som skulle utarbeide et strategiforslag. Vi har møtt en lang rekke interessenter, både på politisk og embetsmannsnivå i offentlig sektor, i utdannings- og forskningssektoren, i nordiske og internasjonale organisasjoner og i privat sektor. Det er min overbevisning at vi har kommet frem til et forslag til en dynamisk strategi som ikke bare vil styrke samarbeidet i regionen, men også styrke sammenhengskraften og koordinasjonen i samarbeidet og bidra til å sikre nødvendige økonomiske ressurser til regionen.

Strategien er designet for å være tverrsektoriell i en avgrenset sub-region innad i Norden. Den skal bidra til politisk mobilisering og diskusjon omkring sentrale samarbeidstemaer og tilskynde og forberede koordineringen av regionalt relevante innsatser i flere sektorer innenfor det nordiske samarbeidet. Strategien definerer nøkkelprioriteringer for nordisk samarbeid som er av særlig relevans i Nord-Atlanteren og gir landene i Det nordatlantiske Norden verktøy for å forberede levestandarden for deres befolkninger med bærekraftig utvikling.

Höskuldur Þórhallsson

Formann for arbeidsgruppen

Medlem av Alltinget 2007-2016 og president for Nordisk råd i 2015



Nordatlantisk utviklingsstrategi i et historisk perspektiv

Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST) bygger videre på utviklingen av nordisk samarbeid i regionen siden begrepet Vest-Norden gjorde sin entré i nordisk samarbeid på 1980-tallet. Vestnordensamarbeidet ble etablert i 1981, etterfulgt av Vestnordisk råd i 1985 og Vestnordenfonden i 1986. Parallelt med dette ble kultursamarbeidet utvidet med Nordens hus i Torshavn, som åpnet i 1983, og Nordens institutt i Grønland, etablert i 1985, begge med inspirasjon fra Nordens hus i Reykjavik, innviet tilbake i 1968. Disse tre kulturinstitusjonene baserer seg på anerkjennelse av behovet for å fremme nordisk kultur utenfor Nordens skandinaviske kjerneområde.

I 1991 ble Vestnordensamarbeidet evaluert. Evalueringsrapporten beskrev flere måter samarbeidet kunne forstås og vurderes. Kimen til NAUST finner man i oppfattelsen av at Vestnordensamarbeidet kan fungere som et organ for periferiinteresser. Fra en politisk synsvinkel fikk samarbeidet kun betydning når det handlet om å utvikle periferiens innflytelse på egen utvikling.

En redegjørelse om «Vest-Norden i det nordiske samarbeidet» ble publisert i 2003. Den konkluderte med at det er behov for sterkere koordinering av samarbeidet i regionen, bl.a. for å utvikle en funksjon som møteplass for strategiske drøftelser i Nord-Atlanteren. På dette tidspunktet var Vestnordensamarbeidet blitt til Nordisk Atlanterhavssamarbeid (NORA) etter Kyst-Norges inntreden i 1996, og redegjørelsen anbefalte bl.a. at Vest-Nordens naboer skulle inviteres med som egentlige medlemmer i organisasjonen. Som en oppfølging av fokuset på Vest-Norden og naboene etablerte Nordisk ministerråd et eget program for samarbeid med Nordens naboer i vest i 2009.

NORA ble evaluert i 2004. Evalueringsrapporten anbefaler at det snarest mulig utarbeides en samlet strategi for den nordiske innsatsen i Nord-Atlanteren. I tillegg ble det anbefalt at man utviklet en politisk overbygning for NORA med deltakelse fra interesserte naboland.

Neste steg i retning av NAUSTs utarbeidelse er OECDs territorialanalyse av regionen på bestilling fra NORA. Analyserapporten, som ble publisert i 2011, inneholder en anbefaling om at det utvikles en makroregional utviklingsstrategi for regionen for å danne en felles visjon for samarbeidet i Det nordatlantiske Norden. OECD-rapporten hentet bl.a. inspirasjon fra samarbeidet i Østersjøen og EUs Østersjøstrategi, hvor man har etablert nye regionale fora for koordinering og policyutvikling. Her har de nordiske landene og det nordiske samarbeidet spilt aktive roller.

Det var mot dette bakteppet av evalueringer og anbefalinger det islandske formannskapet i den nordiske embetsmannskomiteen for regionalpolitikk tok i 2014 initiativet til å utarbeide en strategi, hvorpå den Nordiske samarbeidskomiteen gav sin støtte til arbeidet. Ministrene for regionalpolitikk ønsket initiativet velkommen og stilte seg positiv til utarbeidelsen av en utviklingsstrategi. De vektla at strategien måtte bygge på eksisterende strukturer og ikke føre til dobbeltarbeid, samt viktigheten av at strategien fokuserer på bærekraftig utvikling.

Mandatet for utarbeidelsen av NAUST la opp til at strategien skal styrke nordisk samarbeids nordatlantiske relevans og skape mer sammenhengskraft i samarbeidet i regionen. Med dette plukker strategien opp en rød tråd av identifiserte utfordringer og muligheter i det nordiske samarbeidet i regionen gjennom flere tiår.



Nordatlantisk utviklingsstrategi oppsummert

Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST) skal styrke den bærekraftige utviklingen for befolkningene i Det nordatlantiske Norden gjennom å styrke det nordiske samarbeidet i regionen bestående av Grønland, Island, Færøyene og Kyst-Norge (de atlantiske kystfylkene fra Rogaland til Finnmark). Utviklingen skal være basert på regionens enorme rikdom av naturressurser, særegne kultur, geografiske forutsetninger og samfunnsstrukturer, samt FNs bærekraftsmål. Dette skal bidra til å styrke relevansen av nordisk samarbeid for regionen og gjøre samarbeidet mer koordinert.

Utover Nordisk ministerråds tre horisontale strategier for bærekraftig utvikling, barn og unge og likestilling har NAUST to øvrige horisontale prioriteringer:

- Finansering og investeringer i Det nordatlantiske Norden, med vekt på mobilisering av ressurser for å utnytte regionens potensial for bærekraftig utvikling.
- To spor for internasjonalt samarbeid: en videreutvikling av samarbeidet med Nordens vestlige naboer og et styrket samarbeid med små øysamfunn i et globalt perspektiv.

Basert på regionens særtrekk, styrkeposisjoner og utfordringer, samt FNs bærekraftsmål, har NAUST følgende prioriterte tematiske innsatsområder:

- Et godt sted å leve: nordiske velferds- og likestillingssamfunn i Nord-Atlanteren
- Havet og blå bioøkonomi
- Energi, transport og beredskap
- Bærekraftig turisme
- Nordatlantisk kultur



Innholdsoversikt

1. Nordatlantisk utviklingsstrategis formål	s. 6
1.1. Hva kjennetegner Det nordatlantiske Norden?	s. 6
2. Horisontale prioriteringer for Nordatlantisk utviklingsstrategi	s. 9
2.1 Finansiering og investeringer i Det nordatlantiske Norden	s. 9
2.2. Det nordatlantiske Norden og omverden	s. 10
3. Tematiske innsatsområder i Nordatlantisk utviklingsstrategi	s. 11
3.1 Et godt sted å leve: nordiske velferds- og likestillingssamfunn i Nord-Atlanteren	s. 12
3.2 Havet og blå bioøkonomi	s. 14
3.3 Energi, transport og maritim beredskap	s. 16
3.4 Bærekraftig turisme: nordatlantisk natur og kultur	s. 17
3.5 Nordatlantisk kultur	s. 18
Oversikt over annekser	s. 20



1. Nordatlantisk utviklingsstrategis formål

NAUSTs formål er å styrke den bærekraftige utviklingen for befolkningene i Det nordatlantiske Norden gjennom å styrke det nordiske samarbeidet i regionen, bestående av Grønland, Island, Færøyene og Kyst-Norge (de atlantiske kystfylkene fra Rogaland til Finnmark). Den bærekraftige utviklingen skal basere seg på regionens rikdom av naturressurser, særegne kultur, geografiske forutsetninger og samfunnsstrukturer. NAUST skal også bidra til at landene i Det nordatlantiske Norden kan stå sterkere sammen i å sette premissene for egen utvikling i møte med omverdenens økende interesse for regionen.

Fokuset i NAUST er bærekraftig utvikling for befolkningene i Det nordatlantiske Norden. Strategien tar utgangspunkt i Agenda 2030 og de 17 bærekraftsmålene, med 169 delmål, som FN har vedtatt. Målene til NAUSTs tematiske prioriteringer er formulert med utgangspunktet i bærekraftsmålene, og NAUST er gjennom dette også et av nordisk samarbeids verktøy for oppfyllelse av bærekraftsmålene. Til hvert kapittel identifiseres det hvilke bærekraftsmål den tematiske prioriteringen bidrar til.

NAUST er en fireårig tverrsektoriell strategi. En tverrsektoriell strategi skal komplementere eksisterende samarbeid, skape koblinger og unngå overlapping. Dette vil bidra til å skape økt sammenhengskraft i det nordiske samarbeidet i regionen, hvilket er strategiens underliggende formål. I praksis betyr økt sammenhengskraft flere ting; NAUST skal bidra til strategiske drøftelser på politisk nivå i Nord-Atlanteren og være en katalysator for nye samarbeidsinitiativ. Samarbeidsinitiativene skal bl.a. bidra til utveksling av kunnskap og erfaringer gjennom gjensidig læring, fremme regionale perspektiv på utvikling, harmonisering av policy og reguleringer, nedbygging av grensehindre, utvikling av felles programmer og felles promoteringsinnsatser, koordinering og utvikling av påvirkningsarbeid hvor man har sammenfallende interesser internasjonalt og nordisk m.m.

Videre skal implementeringsarbeidet være relasjonsbyggende og koordinerende mellom de ulike fagministerråd, institusjoner og organisasjoner i det nordiske samarbeidet og aktørene i landene. Målet er å knytte bånd og skape initiativer som er relevante for den nordatlantiske regionen, samt motvirke fragmenterte og dupliserende innsatser. Implementeringen av NAUST skal gi et mandat til at den sammenhengsskapende rollen fylles.

I kraft av å være en tverrsektoriell og sentralt plassert strategi skal NAUST være nordisk samarbeids verktøy for å sikre at nordiske innsatser i Det nordatlantiske Norden blir mer regionalt relevante og henger bedre sammen. Strategien bygger videre på prioriteringer og innsatser i det nordiske samarbeidet og konkretiserer dem i en nordatlantisk kontekst.

1.1 Hva kjennetegner Det nordatlantiske Norden?

Det nordatlantiske Nordens felles historie og kulturarv strekker seg tilbake til norske vikingers bosetning av øyene i Vesthavet for over tusen år siden. Båndene mellom Vestnorden og Kyst-Norge har eksistert siden da. Grønland er i geografisk forstand Nordamerikansk, og grønlandske inuitter har sterkere kulturelle bånd til inuitter i Canada og Alaska, men nordboernes første bosetning og den senere «gjenoppdagelsen» av Grønland på 1700-tallet har gitt Grønland en klar nordisk identitet.

Det nordatlantiske Norden er hjem til om lag 10 % av Nordens samlede befolkning på nesten 27 millioner. Urbanisering trekker folk både inn mot regionens bysentre og ut av regionen. Unge folk, og da særlige unge



kvinne, flytter for å ta utdanning, og store deler av regionen har et kvinneunderskudd. Samtidig er det en stor arbeidsinnvandring, bl.a. i forbindelse med fiskeriindustrien og bygge – og anleggsindustrien. Mange små kystsamfunn er avhengig av arbeidsinnvandring for å overleve.

Arealmessig er Det nordatlantiske Norden den klart største delen av Norden. Den veldige geografiske utstrekningen, kombinert med en tynn og spredd befolkning, innebærer særlige forutsetninger for økonomisk og sosial utvikling. Befolkningsgrunnet medfører også at manglende kritisk masse ofte er en utviklingshindring. Dette legger begrensninger på mulighetene til å finne løsninger og markeder lokalt, og gir et sterkt incitament til å tenke regionalt og samarbeide på tvers av Nord-Atlanteren om løsninger på sammenfallende utfordringer.

Et dominerende og definerende trekk ved regionen er havet, og de fire landene kan alle forstås som store havnasjoner. Mens det østlige Norden er land-dominert og hjem til Nordens største byer består Det nordatlantiske Norden for det meste av hav. Folk bor langs kysten, i mindre fiskevær og bygder og dynamiske bysentre med stor vekst. Strategiens innsatsområder fokuserer både på utkantsutfordringer og på temaer av relevans for regionens større bysentre, hvor mange strategirelevante myndigheter og kunnskapsinstitusjoner har tilhold.

Nord-Atlanteren er både distanserende og isolerende, samtidig som havet gir de fire landene et fellesskap i havbaserte økonomier. Næringslivet i regionen domineres av naturressursutnyttelse og tilhørende leverandørindustrier. Havets ressursrikdom har skapt landenes velstand og vil være en dominerende forutsetning for bærekraftig utvikling i fremtiden. For å utnytte denne ressursrikdommen på en bærekraftig måte er det nødvendig med bosetning og infrastruktur.

Avhengigheten av havressursene kan gjøre landenes økonomier i overkant ensrettede og sårbare. Derfor er det også et behov for diversifisering og innovasjon, både innenfor de havbaserte industriene og andre næringer, eksempelvis turisme og kreative næringer.

Det nordatlantiske Norden er preget av et barskt klima og harde værforhold. At menneskelig aktivitet foregår på naturens nåde er en realitet i hverdagen til en stor del av regionens befolkninger. Hardt vær og avstander skaper vanskeligheter for kommunikasjon og utviklingen av infrastruktur. Værforholdene bidrar til økt risiko for ulykker til havs, samtidig som kommunikasjons- og infrastrukturutfordringene vanskeliggjør søk og redning.

Klimaendringenes påvirkning, og tilpasningsevne deretter, vil være en viktig faktor for den fremtidige utviklingen i regionens kystsamfunn. Klimaendringene kan også skape nye muligheter etter hvert som nye områder åpnes opp for aktivitet. Samtidig legger økt aktivitet ytterligere press på sårbare økosystemer. Befolkningene lever i stor grad av og med naturen og naturressursene. En miljøkatastrofe kan derfor undergrave livsgrunnet for mange.

Regionen er Nordens nordvestlige periferi, men også sentralt plassert i Arktis og nær-arktiske områder, og deler mange av sine fellestrekk med nordatlantiske naboer både i Europa og Amerika. Som en inngangsport til Arktis er Det nordatlantiske Norden en av verdens mest spennende regioner. Den enorme internasjonale interessen for Arktis gir store muligheter, samtidig som regionens samfunn risikerer at egen utvikling styres av aktører utenfra. Ved å stå sammen kan landene i større grad sette premissene for egen utvikling.



De fire landene i regionen står alle sammen utenfor EU. Mens EU blir et stadig viktigere tema i nordisk samarbeid generelt kan landene i Det nordatlantiske Norden utforske felles muligheter i sitt europeiske utenforskap, hvilket er meget aktuelt i lys av Brexit og de kommende endringene i nordatlantiske relasjoner, bl.a. innenfor handel og fiskeriforvaltning. I tillegg er EUs program for den nordlige periferi og Arktis en av regionens viktigste kilder til utviklingsfinansiering. Programmets fremtid etter Storbritannias uttreden av EU er likevel mer usikker.

Til sammen gir dette Det nordatlantiske Norden en rekke definerende fellestrekk i form av styrkeposisjoner og utfordringer. NAUST legger til grunn at fellestrekkene skaper særlige samarbeids- og utviklingsforutsetninger i regionen. Strategien skal øke nordisk samarbeids regionale relevans ved å definere et sett med tematiske samarbeidsområder basert på disse fellestrekkene.



2. Horisontale prioriteringer for Nordatlantisk utviklingsstrategi

NAUST er en utviklingsstrategi i tråd med Nordisk ministerråds bærekraftstrategi, Agenda 2030 og bærekraftsmålene. I tillegg vektlegges de to øvrige horisontale strategier i Nordisk ministerråd vedrørende barn og unge og likestilling. Det er gjennomgående fokus på miljø- og klimavennlig, bærekraftig utvikling for å sikre sterke økonomier som garanterer for fungerende nordiske velferdssamfunn i en geografisk utfordrende del av Norden. Denne utviklingen er innovasjons- og kunnskapsbasert, med vekt på regionens tradisjonelle styrkeposisjoner og kultur. Dette innebærer også et samfunnsperspektiv hvor man sikrer muligheter for regionens unge mennesker, med ulike utfordringer for unge kvinner og menn, til å skape gode liv med relevante og fremtidsrettede utdannings- og arbeidsmuligheter i Det nordatlantiske Norden.

Utover dette har NAUST to øvrige horisontale prioriteringer; finansiering og investering i Det nordatlantiske Norden og Det nordatlantiske Norden og omverden. Dette er to prioriteringer som går på tvers av de øvrige fem tematiske innsatsområder som strategien definerer i kapittel 3.

2.1 Finansiering og investeringer i Det nordatlantiske Norden

For å utløse utviklingspotensialet i de nordatlantiske samfunnene er det nødvendig med tilstrekkelig finansiering og investeringer. Dette gjelder prosjekter av ulik art og størrelse, fra store nasjonale infrastrukturprosjekter til mindre innovasjonsprosjekter. Manglende finansiering og investeringer er fremdeles en utviklingshindring i regionen. Dette kan grunnleggende sett ha tre ulike årsaker: mangel på finansiering- og investeringskapital, mangel på gode nok prosjekter eller mangel på finansiering av prosjektutvikling.

Med hensyn til manglende kapital har interessen for å investere i Det nordatlantiske Norden tiltatt i takt med økende internasjonal interesse for regionen. Samtidig er det en trend i retning av sterkt fokus bærekraftige investeringer med grønne investeringsbanker og –fond, i tråd med NAUSTs prioriteringer. Det finnes en rekke nasjonale, nordiske og internasjonale finansieringsinstrumenter og investeringsfond og –banker, både offentlig og private, som i teorien kan bidra med mer nødvendig finansiering og investeringer.

Regionens store avstander og infrastrukturutfordringer, små markeder og harde værforhold innebærer ofte økt risiko forbundet med investeringer. Det kan være avvik mellom forventningene til større internasjonale aktører og realitetene på bakken i småsamfunnene som kjennetegner Det nordatlantiske Norden. Sett i lyst av dette bør NAUST bidra til bedre forståelse for, og tilpasning til, regionale forhold. Vestnordenfonden kan være en god samarbeidspartner i så henseende. Et relevant initiativ for dette arbeidet er World Economic Forums protokoll for investeringer i Arktis.

I tillegg bør strategigjennomføringen bidra til prosjektutvikling og bidra til å skape prosjekter som er gode nok for relevante finansierings- og investeringsaktører. Gjennomføringen skal også bidra til utvikling av nye programmer eller tilpasninger i eksisterende programmer, f.eks. hos Nordic Innovation og NordForsk eller nordiske og europeiske investeringsbanker og –fond. På denne måten kan arbeidet med NAUST fungere katalytisk og ressursmobiliserende.

Derutover er det potensielle synergieffekter mellom finansierings- og investeringsaktører som ikke utnyttes tilstrekkelig, eksempelvis mellom mer spesialiserte aktører som kun operer innenfor de enkelte land. Styrket samarbeid mellom spesialiserte aktører innenfor NAUSTs tematiske rammer kan bidra realiseringen av strategiens mål.

EUs program for den nordlige periferi og Arktis er et av de viktigste utviklingsinstrumentene i regionen. Programmets fremtidige status er mer usikker som følge av Storbritannias uttreden av EU. De fire



nordatlantiske landene har en felles interesse i å sikre at EUs utviklingsfinansiering i regionen består også i fremtiden.

2.2 Det nordatlantiske Norden og omverden

Med økende internasjonal interesse for regionen er det viktig at de små landene i Det nordatlantiske Norden samarbeider i møte med omverden. Politiske endringer i den nærliggende omverden skaper både utfordringer og muligheter. Gjennom samarbeid kan landene i sterkere grad sette premissene for sin egen bærekraftige utvikling.

Alle de nordiske landene deltar i Arktis råd og andre arktiske samarbeidsforum. Det nordatlantiske Norden er både en arktisk og en nær-arktisk region, strategisk plassert for å utnytte den økende interessen for Arktis. Regionen har Arktis som en del av sin identitet, samtidig som den har en distinkt identitet som ikke er rent arktisk. NAUST skal komplementere det arktiske samarbeidet der det er naturlig, og ikke utvikle konkurrerende arktiske agendaer.

Det er lange historiske bånd på tvers av Nord-Atlanteren. Norske vikingers bosetning av øyene i Vesthavet inkluderte både Island og Færøyene og de skotske øyene. Møtet mellom nordboerne og inuittene i Grønland etter islendingenes bosetning omkring år 985 gjenetablerte kontakten mellom øst og vest, og Grønland er fremdeles et naturlig geografisk og kulturelt bindeledd mellom Norden og Nord-Amerika.

Fellestrekkene i Det nordatlantiske Norden legger grunnlaget for interessante samarbeidsflater mot regionens naboer i det nordøstlige og arktiske USA, Canadas atlantiske og arktiske provinser og de nordlige delene av de britiske øyer. Denne samarbeidsflaten har innenfor det nordiske samarbeidet blitt formalisert med et program for samarbeid med Nordens vestlige naboer. NAUST skal bygge videre på og videreutvikle dette samarbeidet.

Grønland, Island, Færøyene og Norge står alle sammen utenfor EU, men med ulike forbindelser til unionen. EU er et viktig tema i det nordiske samarbeidet, men det felles utenforskapet i relasjonen til EU kan skape andre samarbeidsmuligheter for Det nordatlantiske Norden, f.eks. innenfor fiskeri og handel. Med Brexit og Storbritannias forestående uttreden av EU vil samarbeidsrelasjonene i Nord-Atlanteren endres. Dette vil potensielt ha enorm betydning, både for handel og fiskeriforhandlinger. De fire nordiske landene utenfor EU kan utforske samarbeidsmulighetene dette innebærer. Skottland ser f.eks. i større grad mot Arktis og Norden som en konsekvens av Brexit.

I Østersjøen er de baltiske landene inndratt i det nordiske samarbeidet i sterkere grad enn naboene i vest. Det har flere ganger vært anbefalt at man trekker de vestlige naboene tettere inn i det nordiske samarbeidet, og NAUST-implementeringen skal vektlegge mer systematisk integrering av Nordens vestlige naboer i aktivitetene og fremme samarbeid innenfor strategiens tematiske områder.

Derutover skal Det nordatlantiske Norden søke kontaktflater utover regionens nordatlantiske naboer og bidra til internasjonal samarbeid basert på sammenfallende interesser frikoblet fra geografisk nærhet. Utviklings- og samarbeidsforutsetningene som ligger til grunn for NAUST er også relevante for andre små øysamfunn og perifere kystområder i Syd-Atlanteren, Stillehavet, Indiahavet og Karibia. I arbeidet med bærekraftsmålene og klimaspørsmål internasjonalt spiller små øysamfunn en stor rolle, spesielt innenfor havbasert utvikling. Nordens øysamfunn og kystsamfunn bør koble seg tettere på dette arbeidet og bidra til et globalt perspektiv på bærekraftig utvikling i øysamfunn og avsidesliggende kystområder i tråd med strategiens tematiske prioriteringer. Dette vil også være i tråd med statsministerinitiativets fokus på nordiske løsninger på globale utfordringer.



3. Tematiske innsatsområder for Nordatlantisk utviklingsstrategi

NAUSTs tematiske innsatsområdene bygger videre på strategiens overordnede formål, regionens særlige utfordringer og styrkeposisjoner og FNs bærekraftsmål, og beskriver og konkretiserer nordiske prioriteringer i en nordatlantisk kontekst. NAUST har følgende tematiske innsatsområder:

- Et godt sted å leve: nordiske velferds- og likestillingssamfunn i Nord-Atlanteren
- Havet og blå bioøkonomi
- Energi, transport og beredskap
- Bærekraftig turisme
- Nordatlantisk kultur

Det første innsatsområdet tar utgangspunkt i at NAUST skal skape bærekraftig utvikling for regionens befolkninger. De geografiske forutsetningene og samfunnsstrukturene i Det nordatlantiske Norden gir særlige utfordringer for å skape nordiske velferds- og likestillingssamfunn som gjør regionen til et godt sted å leve.

Det andre innsatsområdet tar utgangspunkt i de fire landenes identitet som havnasjoner. En enorm rikdom av marine ressurser gir store utviklingsmuligheter, og innsatsområdet gir et holistisk perspektiv på havbasert bærekraftig utvikling og fremhever den blå delen av bioøkonomien.

NAUSTs tredje innsatsområde bygger også på regionens geografiske karakter. Store avstander og tynn og spredt befolkning skaper særlige forutsetninger for utvikling av bærekraftige energisystemer, gode og miljøvennlige transportforbindelser og infrastruktur. Værforholdene og klimaet øker sjansene for ulykker samtidig som de vanskeliggjør søk og redning, og den geografiske utstrekning nødvendiggjør samarbeid om maritim beredskap.

Økonomisk diversifisering utover havbaserte næringer er nødvendig i regionen. Turismen har vokst enormt de seneste årene, og regionens særegne natur og kultur er verdifulle ressurser for bærekraftig turismeutvikling. Samtidig legger økende turisme press på sårbare økosystemer og småsamfunn. Fortsatt bærekraftig vekst i turismenæringen forutsetter god planlegging og styring.

De fire landene i Det nordatlantiske Norden har særegne kulturer, men også en sterk felles historie og kulturarv. Utover kulturens egenverdi er den nordatlantiske kystkulturen en økonomisk ressurs, og det nordiske kultursamarbeidet har flere etablerte institusjoner i regionen. Dette legger grunnlaget for NAUSTs siste tematiske innsatsområde om nordatlantisk kultur, som også vektlegger de økonomiske mulighetene innenfor kreative næringer for de nordatlantiske samfunnene.



3.1 Et godt sted å leve: nordiske velferds og likestillingsamfunn i Nord-Atlanteren

Mål

- Bidra til inkludering av likestillingsperspektiver på alle samarbeidsområder i tråd med det nordiske likestillingsarbeidet.
- Bidra til å sikre velferds- og helsetjenester på et høyt nivå i alle regionens samfunn gjennom samarbeid om velferds- og helseteknologi og regionalt samarbeid på tilbudssiden.
- Bidra til å videreutvikle tilbudet av både høyere og yrkesfaglig utdanning i regionen.
- Bidra til å styrke utviklingen av den regionale forskningsnæringen.

Bærekraftsmål

- Mål 3. Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder
- Mål 4. Sikre inkluderende, rettferdig og god utdanning og fremme muligheter for livslang læring for alle.
- Mål 5. Oppnå likestilling og styrke jenters og kvinners stilling.

Det nordatlantiske Norden skal være et godt sted å leve. Til tross for utfordringene med regionens geografiske størrelse og spredde befolkning, kombinert med harde værforhold og et barsk klima, består regionen hovedsakelig av nordiske velferdssamfunn med en høy levestandard. Gode helse- og velferdstjenester og et godt utdanningstilbud er viktige forutsetninger for å vedlikeholde og videreutvikle regionens velferdssamfunn.

Likestilling mellom kjønn og ulike etniske grupper er også en forutsetning for at samfunnene i Nord-Atlanten er gode samfunn å leve i. Det nordiske samarbeidsprogrammet for likestilling 2015-2018 vektlegger fire overordnede prioriteringer: et mer effektivt og rikere likestillingsarbeid i landene; landenes internasjonale forpliktelser på området og synergier på tvers av Norden; økt kunnskap om likestilling og likestillingssamarbeidet blant innbyggere, parlamentarikere og regjeringer; støtte til alle sektorer i Nordisk ministerråd i arbeidet med å fremme likestilling. NAUST skal understøtte disse prioriteringene.

Velferdsnivået i regionen er likevel varierende. I mange av de fire landenes utkantssamfunn kan det være utfordrende å levere grunnleggende helse- og velferdstjenester. Det nordatlantiske Norden har i utgangspunktet et begrenset befolkningsgrunnlag. Konsentreringen av befolkning i bysentre gir disse sentrene fordeler, men forsterker de demografiske utfordringene i utkantssamfunnene. Her kan digitalisering og teknologi spille en avgjørende rolle.

Betydningen av helse- og velferdsteknologi er betydelige i utkantssamfunn i en region dominert av store avstander. Det nordatlantiske Norden har en velutviklet digital infrastruktur, de geografiske forutsetningene tatt i betraktning, men den er minst utviklet i de utkantsområdene hvor potensialet for utnyttelsen av helse- og velferdsteknologi kan være størst. Det nordatlantiske Norden bør være en foregangsregion innen samarbeid på dette området, hvilket også forutsetter at man utvikler den digitale infrastrukturen som er nødvendig for å utnytte dette potensialet i regionens utkantsområder.

Med et begrenset befolkningsgrunnlag kan regionalt samarbeid om helse- og velferdstilbud både utnytte stordriftsfordeler og gi muligheter for spesialisering utover det landenes fire befolkninger gir grunnlag for på nasjonal basis. De tre vestnordiske landene har allerede etablert et helsesamarbeid som en oppfølging av anbefalinger fra Vestnordisk råd.



Innenfor regionens utdanningssektor finnes det en rekke universiteter og andre utdanningsinstitusjoner. Disse spiller en særdeles viktig rolle i sine lokalsamfunn. Dem imellom er det flere eksempler på godt forskningssamarbeid og noen felles utdanningsprogrammer, og enkelte har samarbeidsavtaler på institusjonsnivå.

For å styrke utdanningstilbudet i regionen ytterligere bør utdanningsinstitusjonene i større grad utvikle fellesprogrammer, tilrettelegge for mer utveksling institusjonene imellom og benytte digital undervisningsteknologi. I tillegg skal NAUST bidra til at utdannings samarbeidet spisses og spesialiseres mot de mest relevante utfordringene og mulighetene i regionen. Dette vil gjøre det mer attraktivt for unge i regionen å studere her, samtidig som man kan spre kompetanse i regionen og tiltrekke kompetanse utenfra. Det vil også bidra til å sikre lokal kompetanse som er nødvendig for å skape kunnskapsbasert bærekraftig utvikling i henhold til NAUSTs øvrige prioriteringer.

Styrkingen av utdanningstilbudet forutsetter også at det analyseres ut fra et kjønnsperspektiv. Utviklingen i regionen preges av at stadig flere kvinner enn menn tar høyere utdanning, og manglende utdanningstilbud bidrar til kvinneunderskuddet i store deler av regionen. Utviklingen av utdanningstilbudet i regionen er dermed viktig fra et demografi- og likestillingsperspektiv. Unge, og da særlig unge kvinner, flytter for å ta utdanning, og mange vender aldri tilbake. Unge menn faller derimot etter i utdanningsutviklingen. Etter hvert som antallet arbeidsplasser i de tradisjonelle, mannsdominerte næringene blir færre, blir det nødvendig med et særlig fokus på unge menns muligheter i Det nordatlantiske Norden. Den økende andelen eldre i samfunnene legger ytterligere press på den nordiske velferdsmodellen i Nord-Atlanterens mange småsamfunn.

I tillegg er utviklingen av utdanningstilbudet i regionen viktig for å understøtte utviklingen av kunnskapsbaserte næringer i tråd med NAUSTs øvrige prioriteringer. En egen næring i fremvekst er forskningsnæringen, som oppstår omkring den stadig økende internasjonale interessen for forskning i Arktis. Arktisk råd har vedtatt en bindende avtale om forskningssamarbeid i Arktis, og NAUST skal understøtte denne. Her vil NAUST særlig vektlegge utnyttelse av næringsmulighetene som finnes i den stadig økende internasjonale forskningsinteressen i regionen.



3.2 Havet og blå bioøkonomi

Mål

- Bidra til mer effektiv og bærekraftig forvaltning og en samfunnsøkonomisk balansert og mest mulig lønnsom utnytting av regionens havområder og marine ressurser.
- Bidra til at størst mulig andel verdiskapingen knyttet til de Nordatlantiske marine ressursene skjer i området.
- Bidra til å øke den økonomiske produktiviteten innen blå bioøkonomi gjennom diversifisering, teknologisk modernisering og innovasjon.
- Bidra til å redusere havforurensning, klimaendringer og marin forsøpling.
- Bidra til koordinering av internasjonalt påvirkningsarbeid der man har sammenfallende interesser.
- Være et forum for faglig, strategisk og politiske diskusjoner om Nordatlantiske tema

Bærekraftsmål

- Mål 8. Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.
- Mål 12. Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre.
- Mål 14. Bevare og bruke hav og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling.

Størstedelen av det enorme nordatlantiske området består av hav. Disse havområdene er blant de mest produktive i verden. Her finnes svære pelagiske bestander og betydelige bestander av demersal fisk. Det finnes også store og til dels uutnyttede ressurser, f.eks. på lavere trofiske nivå, som mesopelagisk fisk og raudåte, samt alger. Natur- og temperaturforholdene i kystområdene er særdeles godt egnet for akvakultur. Derutover finnes det også store bestander av marine pattedyr og sjøfugl.

Utnytting av havets ressurser har i århundrer vært en bunnplanke i områdets økonomi og kultur. Tilgangen til, og utnytting av marine ressurser forventes også i fremtiden å være en av de mest sentrale forutsetninger for utviklingen av områdets økonomi.

Verdens befolkning og matbehov øker stadig, og Nord-Atlanteren er et av verdens viktige spiskamre. I global sammenheng blir tilgang til sunn og næringsrik mat som fisk stadig viktigere. Samfunnene i Nord-Atlanteren har derfor også et ansvar for å utnytte og forvalte de marine matressursene som et bidrag til den global matforsyningen. Koblingen mellom sjømat, matsikkerhet og ernæring er også viktig, ikke minst i et helseperspektiv.

Det nordatlantiske Norden har verdensledende kompetanse på en rekke områder innenfor havnæringer i Nordlige farvann. Generelt er fiskeriforvaltningen i regionen meget god, med fiskeribestander i god forfatning, spesielt i et internasjonalt perspektiv. Samtidig er havområdene som skal overvåkes meget store og området er tynt og spredt befolket. Kapasiteten og menneskelige ressurser til kunnskapsoppbygging, overvåking og kontroll av marine naturressurser er imidlertid begrenset.

En god og effektiv overvåking og forvaltning av havområdenes miljø og ressurser vil være en forutsetning for marin næringsutvikling, sysselsetting og verdiskaping fremover. Ambisjoner og målsettinger for marin forvaltning (e.g. økosystembasert forvaltning) blir stadig høyere. Landene i det Nordatlantiske område har gode forskningsfartøy og oppsynskip, men den totale kapasiteten er begrenset i forhold til overvåkingsområde og ambisjoner. Her er det allerede et visst samarbeid, men det er rom for en forsterkning og utdyping, både innenfor området, og for land med tilgrensede havområder, særlig i vest.



En utfordring er at tradisjonelt fiske og havbruk skaper få nye arbeidsplasser, og at mye av verdiskapingen knyttet til regionens ressurser i økende grad skjer utenfor regionen. Derfor er styrking og utviklingen av lønnsomme verdikjeder som bidra til høyere lokal verdiskaping et viktig mål.

Bioøkonomien og den sirkulære økonomien er aktuelle innsatsområder innen det nordiske samarbeidet. En utvikling på disse områdene kan styrke verdikjeder basert på marine ressurser. En bioøkonomisk strategi er under utvikling i Nordisk ministerråd, og NAUST skal understøtte denne strategien med sterkt fokus på blå bioøkonomi. Begrepene omfatter også tradisjonelt fiske og havbruk. Moderne bioteknologi og enzymteknologi åpner for innovasjon og nye typer industri innenfor den blå bioøkonomien, som vil kunne utvide grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting. Dette vil være en kompetansebasert økonomi av en annen karakter av den vi finner innenfor de tradisjonelle havnæringene. Utvikling av en slik økonomi vil forutsette målrettet og kostnadseffektiv investering i FoU og i utdanning.

Det Nordatlantiske området ligger i Europas periferi. Befolkningen i dette området er fortrolig med en fiske- og fangstkultur som står relativt fjernt fra det sentrale Europas urbane eliter. Rundt Nord-Atlanteren har man lange tradisjoner for et verdisyn som tilsier at det er naturlig å høste av hele det marine økosystemet, herunder sjøpattedyr. De Nordatlantiske samfunnene har forfektet dette synet i internasjonale fora i mange år, og også underbygget sine synspunkter med grundig og langsiktig forskning. Det vil være naturlig å videreutvikle det nordatlantiske interessefellesskapet rundt forvaltning og utnyttning av sjøpattedyr, og også bruke dette som en arena mot andre land med sammenfallende interesser, særlig Canada.

Naturmiljøet i Nord-Atlanteren er variert og unikt, men den økende aktiviteten legger press havområdene i Det nordatlantiske Norden. Områdene er også under press fra klimaendringer og havforsuring, oljevirkosomhet, og minkende bestander av sjøfugl. En utfordring som har fått økende oppmerksomhet i det siste er forsøpling med plast og mikroplast. Selv om de nordatlantiske områdene er tynt befolket og bidrar med begrenset lokal søppel til det marine miljø, så er de svært utsatt for søppel som transporteres fra sentrale strøk i Europa og USA med de store havstrømmene.

Vedrørende disse problemstillingene har myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsaktører i hele området felles interesser som bør målbæres i internasjonale fora. God koordinering av slikt påvirkningsarbeid vil kunne styrke den internasjonale gjennomslagskraften. NAUST kan være en arena for diskusjon og supplere og understøtte andre nasjonale, nordiske og internasjonale innsatser på disse områdene.

EØS-avtalen omfatter ikke EUs felles fiskeripolitikk. Dette gjør Det nordatlantiske Nordens utenforskap i relasjon til EU meget interessant, særlig i lys av Brexit og endringene Storbritannias uttreden av EU vil medføre innen nordatlantiske fiskerirelasjoner. Selv om de fire landene har mange felles interesser er de også konkurrenter. Dersom NAUST kan muliggjøre faglige, politiske og strategiske diskusjoner, frikoblet fra konflikter som håndteres i andre fora, vil strategien bringe samarbeidet om marine ressurser i Det nordatlantiske Norden fremover.



3.3 Energi, transport og maritim beredskap

Mål

- Bidra til å styrke tilgangen til bærekraftige og klimavennlige transportløsninger til en konkurransedyktig pris.
- Bidra til å øke produksjonen av elektrisitet og varme fra fornybare energikilder i regionens samfunn og øke andelen fornybar energi i regionens energiforbruk.
- Bidra til å øke landenes evne til å beskytte regionens sårbare økosystemer.
- Bidra til å forhindre menneskelige, miljømessige og økonomiske katastrofer gjennom styrket maritim beredskapssamarbeid.

Bærekraftsmål

- Mål 7. Sikre tilgang til pålitelig, bærekraftig og moderne energi til en overkommelig pris.
- Mål 9. Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon.
- Mål 13. Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.

De store avstandene og de barske værforholdene i Det nordatlantiske Norden er en særlig samarbeidsforutsetning. Effektene av klimaendringene er relativt sett sterkere her, og landene må bidra til å redusere sine utslipp av klimagasser for å etterleve Paris-avtalen (som Grønland står utenfor) og oppfylle bærekraftsmålene. De nordatlantiske landene kan samarbeide om hvordan myndigheter og det private næringsliv kan bidra til å utvikle gode, effektive og miljøvennlige transportforbindelser samtidig som man beskytter folk og miljø mot ulykker.

Maritim transport spiller en viktig rolle i regionen. Utslippene fra havgående og kystnære fiskeriflåter, ferger og cargoskip må reduseres. Skipstransport er også et område landene i Det nordatlantiske Norden har stor kompetanse på, og kravene om mer klima- og miljøvennlig skipsfart innebærer også store økonomiske muligheter innen skipsfartsteknologi. Videre er flytransport en nødvendighet for både varer og folk, også innad i landene i regionen. Utviklingen av utslippsfri eller lavutslipps flyteknologi tar stadig steg fremover, og mindre elektriske fly og/eller hybridfly kan i fremtiden potensielt revolusjonere transportforbindelsene i Det nordatlantiske Norden, føre til drastiske utslippskutt og redusere reisekostnadene betydelig.

Derutover består regionen fremdeles av mange isolerte systemer for elektrisitet og varmeproduksjon. Til tross for at Det nordatlantiske Norden har et enormt potensial for fornybar energiproduksjon baserer fortsatt mange samfunn sin elektrisitet og varmeproduksjon på fossile brennstoff. Lokal energi- og varmeproduksjon, til bedre pris og med lavere utslipp, er et viktig innsatsområde for å fremme regionens bærekraftige utvikling. I tillegg kan regionen potensielt bli en eksportør av fornybar energi dersom den nødvendige infrastrukturen og produksjonskapasiteten utvikles.

Avstand er også en hindring for markedsadgang. Bedre og billigere transportforbindelser landene imellom og ut til omverden vil være en viktig byggestein i for å skape en sterkere og mer dynamisk region. Her kan både offentlige aktører og private virksomheter spille en viktig rolle. Klimaforandringene åpner også opp for økt økonomisk aktivitet i nordlige havområder, f.eks. med den nordlige sjørute. Dette vil skape nye muligheter for både næringsutvikling og adgang til internasjonale markeder.

Skipsfart og annen maritim aktivitet vil dermed ventelig øke ytterligere i kommende år. En økende aktivitet i regionens havområder øker også sjansene for ulykker som kan ha svært store negative konsekvenser. Dette



stiller ytterligere krav til en allerede presset beredskapskapasitet i regionen, for å unngå menneskelige, miljømessige og økonomiske katastrofer. Arktisk råd har vedtatt en avtale om søk og redning i Arktis, mens Arktisk kystvaktforum har utviklet seg til den sentrale arenaen for beredskapssamarbeidet i Arktis. Det er fremdeles et potensial for sterkere samarbeid mellom de nordiske landene på området som et supplement til det bredere arktiske samarbeidet.

Utfordringene for beredskapssamarbeid inkluderer ulik organisering i landene, og at man benytter forskjellig informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Informasjonsutveksling mellom landene er en sentral forutsetning for god beredskap, og man kan utvikle et tettere samarbeid om informasjonsutveksling i Det nordatlantiske Norden enn man kan i det bredere arktiske samarbeidet. Derutover kan fremtidens maritime beredskap i regionen styrkes ved at man utvikler felles beredskapsressurser for overvåkning av sjø- og luftrom, samt beredskapsdeponi m.m.

3.4 Bærekraftig turisme

Mål

- Bidra til å styrke bærekraftige natur- og kulturbasert turisme med henblikk på å skape arbeidsplasser og å fremme lokal kultur og lokale produkter.
- Bidra til å øke de økonomiske fordelene og den lokale inntjeningen for regionens små lokalsamfunn og utkantsområder fra turistnæringen.
- Bidra til å fremme en sterkere regional identitet og regional harmonisering innenfor turistnæringen.

Bærekraftsmål

- Mål 8. Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle.
- Mål 14. Bevare og bruke hav og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling.
- Mål 15. Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold.

Regionens havlandskap, med tilhørende flora og fauna, er en unik ressurs. Turismen vokser frem som en stadig viktigere økonomisk sektor i Det nordatlantiske Norden. Turismene i området, både den tradisjonelle, men også nyere former som kystturisme, økoturisme og fisketurisme, er sterkt økende. Regionen har svært gode muligheter for å gi besøkende turister store opplevelser. Samtidig legger det stadig økende antall besøkende press på infrastruktur og sårbare miljøer og gir betydelige sikkerhetsutfordringer. Det er også en utfordring å sikre både tilstrekkelig spredning av turistene og lokal inntjening fra turismen.

Miljøet på hav og land er imidlertid sårbart og under press. En sterkt økende turisme bidrar med inntekter og arbeidsplasser, men også med slitasje på sårbar natur, og press på særlig lokale fiskebestander. Et styrket samarbeid mellom myndigheter og næringsaktører vil kunne bidra til bedre og mer bærekraftig forvaltning av lokale ressurser, naturområder og turistnæring.

Dette forutsetter langsiktig planlegging og utvikling av infrastruktur til å håndtere de store mengdene av turister. I tillegg er det absolutt nødvendig at naturen og sårbare økosystemer beskyttes som en sentral del av turismens livsgrunnlag i regionen. Her finner vi en iboende utfordring knyttet til en sterk, naturbasert



turistnæring i Det nordatlantiske Norden: kollisjon mellom naturen som et fellesgode, som er en viktig nordisk verdi, og behovet for å kontrollere bruken av naturen for å sikre brukens bærekraft.

Regionen har et fellesskap i nordatlantisk kystkultur med fiskevær, fartøy, fiskere og sjøfolk. Videre står den nordatlantiske matkulturen basert på særlig sjømat sterkt internasjonalt. Opplevelsen av et autentisk levesett spiller en viktig rolle i opplevelsesturismen, og styrket samarbeid på dette området forbedrer mulighetene til å skape arbeidsplasser og økonomisk inntjening basert på lokal kultur og salg av lokale produkter. Dette kan utgjøre kjærkomne inntekter for små utkantssamfunn, men forutsetter at aktørene lokalt både ser næringspotensialet i hva de kan tilby lokalt og har kompetansen til å utnytte dette potensialet.

På det internasjonale markedet opptrer ofte landene i Det nordatlantiske Norden som konkurrenter med ulike bransjevilkår. Store internasjonale aktører kan utnytte dette og spille landene mot hverandre. Dermed kan det være et potensial for større inntjening om regionen i større grad ses som en helhet og markedsføres sådan utad, samtidig som man samarbeider om å lage likere bransjevilkår i landene.

3.5 Nordatlantisk kultur

Mål

- Bidra til å beskytte og bevare de distinkte kulturene i Det nordatlantiske Nordens fire land.
- Bidra til å styrke samarbeidet i om nordatlantisk kystkultur og dens bidrag til forskjellige næringer.
- Bidra til å videreutvikle samarbeidet mellom de nordiske kulturinstitusjonene i regionen.
- Bidra til å styrke utviklingen av kreative næringer og regionalt samarbeid om film- og TV-innspillinger.

Bærekraftsmål

- Mål 8. Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og

Det nordatlantiske området domineres av havlandskap og kystsamfunn. Kystkulturen, med både kystlandbruk, fiskere og fangstfolk, samt særegne mattradisjoner, gir nasjonene i Det nordatlantiske Norden både distinkte nasjonale kulturidentiteter og et regionalt kulturfellesskap. Dette kulturelle fellesskapet har en verdi i seg selv og underbygger den regionale identiteten samtidig som det er en viktig økonomisk ressurs, f.eks. innenfor turismen.

Det nordiske kultursamarbeidet har etablert tre institusjoner i Det nordatlantiske Norden, med nordiske hus i Reykjavik og Torshavn og et nordisk institutt på Grønland. Institusjonene spiller en meget viktig rolle i å fremme det nordiske kulturfellesskapet i en region som ligger utenfor den skandinaviske kjernen av Norden, samtidig som de fremmer de vestnordiske landenes plass i Nordens kulturlandskap. Det er flere eksempler på samarbeidsinitiativer dem imellom, men samtidig er institusjonene forskjellig utformet og utfyller ulike roller i sine respektive land. Med en sterk institusjonell kapasitet for kultursamarbeid allerede etablert i regionen er det en ambisjon at NAUST skal underbygge institusjonenes rolle og bidra til å videreutvikle samarbeidet dem imellom.

Kreative næringer er et mer kommersielt orientert kultursamarbeidsområde. Begrepet kreative næringer favner en lang rekke bransjer innenfor media og publisering, IT, design, arkitektur, utøvende og visuelle virksomheter osv. Kreative næringer kan bidra til økonomisk diversifisering, å skape arbeidsplasser som kan ha særlig appell til unge og utdannede, og å styrke bokkvaliteten i samfunnet.



Et assosiert innsatsområde til kreative næringer er Det nordatlantiske Norden som lokalisering for film- og TV-produksjoner. Regionen har en spektakulær natur med stor tiltrekningskraft. Rollen som film- og TV-lokalisering kan gi god markedsføring internasjonalt, bl.a. har Islands tilstedeværelse i store internasjonale produksjoner bidratt til den enorme turismeveksten i landet. Samtidig kan et større omfang av film- og TV-produksjoner, både store internasjonale filminnspillinger, TV-serier og reklame, bidra til å bygge inntektsgrunnlaget for lokale næringer. Utover regionens natur er offentlige incentivordninger, promotering og tilstedeværelsen av tilstrekkelig med tjenesteleverandører viktige premisser for tiltrekningen av film- og TV-produksjoner.



Oversikt over annekser

Bilag 1 Notat vedrørende implementeringsmodell

Bilag 2 Møteliste

Vestlandsrådet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo

Dykkar ref.: 18/903
Dykkar dato: 15.02.2018
Saksbehandlar: Birgit Aarønæs
Vår ref.: 38934/2018
Vår dato: 14.03.2018

Nordisk Ministerråd - NORA - utkast til Nordatlantisk utviklingsstrategi - NAUST

Vi viser til brev 15.02.2018 frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet der departementet ber om innspel til utkastet til Nordatlantisk utviklingsstrategi- NAUST.

Strategien er utvikla innfor ramma av NORA, der Vestlandsrådet er medlem og representert i NORA-komiteen ved Sogn og Fjordane fylkeskommune. Som departementet peikar på er fristen for kort til politisk handsaming av saka. Sekretariatet for Vestlandsrådet sender derfor ein felles uttale til utkastet. Sekretariatet vil legge fram ei orienteringssak for Vestlandsrådet om dette til deira neste møte i juni.

Strategien fokuserer på viktige område og sentrale utfordringar for det nord-atlantiske området. Dei tematiske innsatsområda i strategien fell i stor utstrekning saman med prioriteringar i vestlandsfylka, som til dømes havet og blå bioøkonomi, energi, bærekraftig turisme og kulturarv. Vi merkar oss at strategien også tek opp aktuelle tema som til dømes marin forsøpling, som er ei utfordring Vestlandsrådet har adressert gjennom eit prosjekt for felles tiltak mot marin forsøpling langs vestlandskysten, i tillegg til aktivt å ha bidrege til at tiltak mot marin forsøpling er tatt inn i handlingsplanane til Nordsjøkommisjonen og CPMR.

Når det gjeld det nærare innhaldet i strategien har vi følgjande innspel:

- 3.2 Havet og blå bioøkonomi
Strategien nemner som ei utfordring at tradisjonelt fiske og havbruk skaper få nye arbeidsplassar (vi reknar med at det her er meint dei *tradisjonelle næringane* fiske og havbruk). Det kan diskuteras om dette stemmer ut frå den moglege veksten i leverandørnæringar ved moderne drift, høgare råstoffkvalitet, og at ein må ha fokus på konkurransekraft og industriutvikling for å skape ei utvikling.
- 3.3 Energi, transport og maritim beredskap
NAUST beskriv temaet på ein overordna måte som fell saman med vestlandsfylka sitt fokus. Men medan energieffektivisering er viktig for strategiane i fylka, kjem ikkje dette fram som tema i NAUST. Vi deler prioriteringane når det gjeld auka produksjon av fornybar energi og lågare utslepp i transportsektoren. Det er derimot lite under NAUST-strategien som gjev moglegheit til strategisk samarbeid om tilpassing til klimaendringar
- 3.4 Bærekraftig turisme
NAUST manglar heilårsperspektivet i strategien, både i målsettinga og i teksten der ein snakkar om å spreie trafikken. Dette er eit viktig perspektiv for å sikre heilårs arbeidsplassar, halde på

kompetanse og gi bedriftene i regionen moglegheit til å planlegge og tenkje innovativt. Det er heilt rett at det aukande talet på besøkande legg press på infrastruktur og sårbare miljø, og det er viktig med ei heilskapleg destinasjonsutvikling og ei strategisk satsing på tilrettelegging både for fastbuande og besøkande. Kystturisme er nokså lite utvikla i Norge, fjord-fokuset er svært sterkt, og saman med vektlegginga av fjell/natur/indre strøk, kjem fokuset på kystkultur i andre rekkje. Her har vi ei særleg utfordring knytt til at vi har mange svært små aktørar som i liten grad har hatt moglegheit til, eller ønske om, å ta steget ut og utvikle seg til å bli større.

Meirverdien i strategien er satsinga på ei geografisk område. Aktørar på Vestlandet vil få moglegheit til å knytte kontaktar med aktørar i eit Nordatlantisk samarbeid. Det tematiske fokuset på kystproblematikken treff og kan gi meirverdi i ein geografisk samanheng. Vestlandsfylka sitt hovudfokus ligg elles på samarbeid i Nordsjøområdet.

Strategien er ganske generell, og inneheld ikkje noko handlingsplan som nærare beskriv korleis strategien skal implementerast. Vi ser av høyringa at det er lagt opp til at det skal kome eit notat om implementeringsmodell, men sidan strategien er så generell burde den følgjast opp med ein konkretiserande handlingsplan.

Oppfølging og gjennomføring av strategien vil krevje innsats frå og koordinering mellom ei lang rekkje aktørar, men strategien seier lite om korleis ein ser for seg ansvars- og rollefordelinga. Det burde også vore presisert nærare kva forankring strategien er meint å ha, om det er på nasjonalt nivå, fylkes-/regionnivå og/eller anna.

Det vert derfor noko uklart om NAUST er tenkt å vere ein nordisk strategi som skal tilførast midlar, eller om den kjem i tillegg til dei strategiane NORA allereie har.

Vi ser det som nærliggjande å legge ansvaret for gjennomføringa av NAUST til eit styrka NORA-sekretariat, og at det ikkje vert lagt opp til å etablere eit nytt sekretariat for dette.

I eitkvart fall vil det kunne verte ei utfordring å finansiere tiltaka slik det er skissert i avsnitt 2.1. Vi vil her spesielt peike på at det er behov for ei styrking av Vestnordenfonden og at det vil vere svært viktig at Interreg-programmet Nordlig Periferi og Arktis vert vidareført etter 2020. NORA bør i tillegg styrkast økonomisk og administrativt for å kunne ta eit større ansvar gjennom å støtte prosjekt som bidreg til gjennomføringa av strategien.

Med helsing



Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Kopi:

Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Rogaland fylkeskommune	Sentrum Postboks 130	4001	Stavanger
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Askedalen 2	6863	LEIKANGER



**DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT**

Vestlandsrådet
v/ v/Birgit Aarønæs

Deres ref

Vår ref
18/903-4

Dato
23. mars 2018

Utkast til Nordatlantisk utviklingsstrategi - NAUST - innspill fra fylkeskommuner og landsdelssammenslutninger

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gitt berørte fylkeskommuner mulighet til å komme med innspill til Nordatlantisk utviklingsstrategi (NAUST). Innspillene er vedlagt. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har oppsummert innspillene nedenfor.

Innspillene peker på at merverdien i NAUST er satsingen på et geografisk område der norske aktører vil få anledning til å knytte kontakter med relevante aktører om hvilke muligheter og utfordringer kystområdene i Nordatlanteren står overfor. Strategien peker på viktige områder og sentrale utfordringer for det nordatlantiske området. De tematiske innsatsområdene treffer kystfylkene godt. Følgende kan likevel bemerkes om tema:

Det kunne vært en enda tydeligere vektlegging av det næringsmessige potensialet som finnes i Nordatlanteren når det gjelder næringsutvikling, verdiskaping og klatring i verdikjeden.

- 3.2 Havet og blå bioøkonomi

NAUST sier det er en utfordring at tradisjonelt fiske og havbruk (antar det her menes "de tradisjonelle næringene fiske og havbruk") skaper få nye arbeidsplasser. Det kan diskuteres om det stemmer ut fra den mulige veksten i leverandørnæringer ved moderne drift, høyre råstoffkvalitet, og ut fra at en for å skape utvikling må ha fokus på konkurransekraft og industriutvikling.

- 3.3 Energi, transport og maritim beredskap

Energieffektivisering er et viktig tema for mange av fylkeskommunene, men det er ikke en del av NAUST. Det er også lite i NAUST som gir mulighet til samarbeid om tilpassing til klimaendringer.

- 3.4 Bærekraftig turisme

NAUST mangler helårsperspektivet i strategien, både i målsettingen og i omtalen der en snakker om å spre trafikken. Dette er et viktig perspektiv for å sikre helårs arbeidsplasser,

Postadresse
Postboks 8112 Dep
0032 Oslo
postmottak@kmd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.kmd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 858

Avdeling
Regionalpolitisk
avdeling

Saksbehandler
Ingebjørg Fiskum
22 24 70 54

holde på kompetanse til å gi bedriftene mulighet til å planlegge og til å tenke innovativt. Helhetlig destinasjonsutvikling og tilrettelegging både for fastboende og besøkende er viktig. Kystturisme er nokså lite utviklet i Norge. Her har vi en særlig utfordring knyttet til mange små aktører som i liten grad har hatt mulighet til, eller ønske om, å utvikle seg til å bli større.

Av mer generelle kommentarer pekes det på at NAUST er veldig generell. Den gir ingen nærmere beskrivelse av hvordan strategien skal implementeres. Oppfølgingen vil kreve innsats fra og koordinering av en lang rekke aktører, men strategien sier lite om ansvars- og rolledeling knyttet til oppfølging. I høringsuttalelesene legges til grunn at ansvaret for gjennomføringen av NAUST blir lagt til NORA-sekretariatet, og at det ikke blir etablert et nytt sekretariat for NAUST. Det bør lages en konkret handlingsplan, i tillegg til en implementeringsmodell.

Til slutt bemerkes det at statusen til NAUST er uklar. Spørsmål som reises er om NAUST er tenkt å være en nordisk strategi som skal tilføres midler, og om den kommer i tillegg til de strategiene NORA allerede har. Det bør presiseres hvilken forankring strategien er ment å ha, om det er på nasjonalt nivå, fylkes-/regionnivå og/eller annet.

Konklusjon

Kommunal- og moderniseringsdepartementet stiller seg bak de innspill som har kommet fra norske aktører. Departementet mener at det er behov for å fastslå hvilken status NAUST skal ha, bl.a. med hensyn til NORAs egen strategi og handlingsplaner. Vi oppfatter at det vil være behov for en konkret plan for oppfølging av NAUST, der en avklarer sekretariatsansvar, oppfølgingsvar, finansiering, tidshorisont osv. En slik plan bør ses i sammenheng med andre programmer og finansieringskilder i denne geografien. Eksempler, som er trukket frem i høringsinnspillene, er Vestnordenfondet og Interreg Nordlig Periferi og Arktis-programmet. Vi ser ikke for oss at det lages noe nytt NAUST-sekretariat, men at NORA kan ta rollen som sekretariat for eventuell iverksetting. NORA bør også kunne ta et ansvar for å støtte prosjekter som bidrar til gjennomføringen av strategien.

Med hilsen

Hallgeir Aalbu (e.f.)
avdelingsdirektør

Ingebjørg Fiskum
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg: 2

Kopi:
Nordland fylkeskommune
Vestlandsrådet

VR-sak 23/2018 Rapport frå faste utval - internasjonalt arbeid (orienteringssak)

Det vert rapportert frå følgjande faste utval for internasjonalt arbeid for perioden fram til juni 2018:

1. Europapolitisk forum
2. NORA- Nordisk Atlanterhavsamarbeid
3. Nasjonalt kontaktpunkt for Interreg Nordsjøprogrammet
4. Nordsjøkommisjonen
 - a. Marin ressursar gruppe
 - b. Transportgruppa
 - c. Smarte regionar gruppa
 - d. Klima- og energigruppa

Sist møte i Europapolitisk forum	Aktuelle saker for Vestlandet
Neste møte i forumet er 6 og 7 juni. Hovudtema for møtet er arbeidsinnvandring og berekraftig samfunnsutvikling og det grøne skiftet.	

Sist møte i NORA	Aktuelle saker for Vestlandet
Neste møte i NORA-komitéen er 29. og 30. mai. På dette møtet starter diskusjonen om NORA si framtid, truleg vil dette også vere hovudtema på komitémøtet i desember 2018.	

Siste nytt om Interreg Nordsjøprogrammet	Aktuelle saker for Vestlandet
<p>Nordsjøprogrammet dekkjer 49 regioner i sju land med cirka 60 millionar innbyggjarar. Heile Noreg kan søkje om å delta i prosjektsamarbeid. Programmet har no 39 godkjente prosjekt med tildelte midlar innanfor tema innovasjon og kapasitetsbygging, øko-innovasjon, klima- og natur og berekraftige transport. Programmet har allokert ca. 54 prosent av programmidlane hittil i programperioden (2014-2020). Stønadsnivået i programmet er på 50 prosent.</p> <p>Den 5. utlysninga hadde frist 5. mars. Av 17 prosjektsøknadar i denne runden har ni prosjekt norske partnerar eller partner. Eit prosjekt har norsk Lead Beneficiary – det er Hordaland fylkeskommune i prosjektet «RIGHT». I denne runden har dei følgjande organisasjonane frå Vestlandet også søkt programmidlar: Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv & Møreforsking Ålesund AS (Prowad Link), Meland kommune, NCE Seafood Innovation Cluster, GCE Subsea SA (RIGHT), Ålesund kunnskapspark AS (OESA) og Høgskulen på Vestlandet avd. Stord (Decom Tools).</p>	<p>Noreg ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet informerte i brev 4. mai 2018 Nordsjøprogrammet om kutt i dei norske midlane til programmet. Kuttet på 1.118.000 euro kjem uventa og utan varsel som eit ledd i reduksjon i norske regionalutviklingsmidlar. Sjå saka om status for Interreg-programma for meir informasjon og kopi av brevet.</p> <p>Programmet hadde ca. 5 millionar euro igjen før kuttet til norske aktørar. Etter kuttet har programmet ca. 3,9 millionar euro til norske aktørar. Det er i 5. utlysingsrunde søkt om til saman 2 123 382 euro. Det finnes gode moglegheiter for dei fire vestlandsfylka å søkje på det som er igjen i utlysningar frå 2019. Programmet har eit nedslagsfelt som er høgst relevant for vår tenesteproduksjon og tilbyr gode partnerskapsmoglegheiter med regionar frå land rundt Nordsjøen. Utfordringa har</p>

<p>Styringskomiteen tildeler midlar på møtet 19.-20. juni i Ghent.</p> <p>Den 6. utlysninga hadde frist 6. april. Denne utlysninga var open for fase 1-søknader (Expression of Interest). Bergen kommune er med i to søknadar som begge handlar om førarløyse transportmidlar. Styringskomiteen behandlar også desse søknadane på møtet i juni. Godkjente fase 1- søknadar kan søkje med full søknad i fase 2 under neste utlysning i september 2018.</p> <p>Det er uklart kor mange søknadsrundar som kjem etter 2018.</p>	<p>vore korleis norske aktørar kan finne «match-funding».</p>
<p>Sist møte Nordsjøkommisjonen</p>	<p>Aktuelle saker for Vestlandet</p>
<p>Sist styremøte i Nordsjøkommisjonen var 15. mars i Kiel. Hovudsaker til handsaming var val av sekretariat og godkjenning av framdriftsplan for ny strategi for Nordsjøen etter 2020. Styret vedtok framdriftsplanen for ein ny strategi for arbeidet etter 2020. Det blir store endringar i Nordsjøområdet når Storbritannia går ut av EU i 2019 og EU må vedta eit redusert langtidsbudsjett for perioden 2021-27, med til dels dramatiske kutt på nokre innsatsområde. Norske regionar vil merke dei varsla kutta i EUs regionalstøtte sidan dei regionale samarbeidsprogramma Interreg, der også norske aktørar kan delta, risikerer å få store kutt og truleg vil nokre av programma forsvinne heilt.</p> <p>Nordsjøkommisjonen førebur seg på desse endringane, både ved å delta aktivt i diskusjonane om Europas og Nordsjøområdets framtid etter 2020, og ved å sjå framover. Nordsjøkommisjonen vil byggje eit nytt samarbeid mellom regionane rundt Nordsjøen basert på dei nye føresetnadene og sett derfor no i gong arbeidet med ein heilt ny strategi for samarbeidet.</p> <p>På styremøtet blei det også vedtatt eit ambisiøst arbeidsprogram for 2018-19, der både arbeidet med Brexit og Nordsjøsam arbeidet inngår saman med sentrale innsatsområde som klimatilpassing, klimavenleg transport og overgang frå land- til sjøtransport, energisamarbeid, kamp mot marin forureining, spesielt plast, digital økonomi og sirkulær økonomi.</p> <p>På møtet orienterte leiaren for Interreg programmet for Nordsjøen, Christian Byrith, om dei utfordringane dette programmet står overfor i høve debatten om EUs</p>	<p>Vestlandsrådet var i utgangspunktet ein av to søkarar til å vera vert for Nordsjøkommisjonen sitt sekretariat. Den andre søkaren var Västra Götaland. Vestlandsrådet valde å trekkje sin søknad.</p> <p>Den nye Nordsjøstrategien skal utviklast i nært samarbeid med medlemsregionane, og det er m.a. sendt ut eit spørreskjema til alle medlemsfylka.</p>

<p>langtidsbudsjett 2021-27. Nordsjøprogrammet er også avhengig av om den norske regjeringa framleis ønsker å støtta det, og om britane vil fortsette i samarbeidet etter at dei forlèt EU.</p> <p>Neste styremøte er i Fredrikstad 13. juni i samband med generalforsamling og Nordsjøkonferanse same stad.</p>	
<p>Nordsjøkommisjonen- marin ressursar gruppa</p>	
<p>Sist møte</p>	<p>Aktuelle saker for Vestlandet</p>
<p>Gruppa hadde møte 19. og 20. april i Flevoland, Nederland. Møtet var lagt opp slik at medlemmane i gruppa fekk delta på seminaret til CPMR den 20. april der agendaen var konsekvensane av Brexit for fiskeria i Nordsjøen og innretninga for det maritime fondet til EU i neste budsjett/programperiode. Fleire av gruppemedlemmane deltok også på ein workshop knytt til «Maritime Spatial Planning Challenge» den 18. april. Workshopen var organisert av NorthSEE-prosjektet, og var på øya Texel i provins Noord-Holland.</p> <p>Gruppa har den siste tida hatt eit særleg fokus på marin forsøpling, og til møtet var det utarbeida ein resolusjon som vart diskutert. Resolusjonen skal vidare til CPMR. Provinsen Flevoland presenterte også forventa konsekvensar av Brexit for næringslivet i region og spesielt for fiskeforedlings-bedrifter. Fleire regionar rundt Nordsjøen har utarbeidd analyser for konsekvensane av Brexit, og rapporten som samlar desse vart diskutert. Det var lagt inn eit besøk på ei lokal fiskeforedlingsbedrift.</p> <p>Neste møte er 13 juni i Fredrikstad.</p>	<p>Marin forsøpling- sørge for god utveksling av informasjon mellom prosjektgruppa for marin forsøpling i VR og deltakarane frå dei forskjellige fylkeskommunane i marin gruppe</p> <p>Konsekvensar av Brexit for regionane rundt Nordsjøen</p>

<p>Nordsjøkommisjonen- transportgruppa</p>	
<p>Sist møte</p>	<p>Aktuelle saker for Vestlandet</p>

<p>Nordsjøkommisjonens sine temagrupper for klima/energi og transport hadde 22. og 23. februar fellesmøte i Groningen i Nederland. På møtet blei det sett på både elektrisitet og hydrogen som drivstoff i kollektivtransporten. Fornybar transport var hovudtemaet for samlinga som fall saman med opninga av ein ny hydrogenstasjon i Groningen.</p> <p>Transportgruppa var også på sykkelrundtur for å sjå på sykkelvegane i Groningen. Byen har investert mykje i gode sykkelvegar. Heile 70 % av all transport i Groningen skjer på sykkel.</p> <p>Neste møte er i Fredrikstad 13 juni i samband med Nordsjøkonferansen.</p>	<p>Alternative drivstoff for kollektivtransporten</p> <p>Sykkelvegar</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

Nordsjøkommisjonen- smarte regionar gruppa	
Sist møte	Aktuelle saker for Vestlandet
<p>Gruppa sitt førre møte 18. og 19. januar er omtala i rapporteringa frå februar. Neste møte er i Fredrikstad 13 juni i samband med Nordsjøkonferansen.</p>	

Nordsjøkommisjonen- klima- og energigruppa	
Sist møte	Aktuelle saker for Vestlandet
<p>Fellesmøte med transportgruppa 22.-23. februar i Groningen, jf. ovanfor. Hordaland orienterte om Vestlandsrådet sitt arbeid med hydrogenstrategi og foreslo at hydrogen kan vere tema på handlingsplanen i 2018. Det blei vedteke av Executive Committee i på møtet i Kiel.</p> <p>Regionen Drenthe hadde ein presentasjon om bruk av hydrogen til transport, industri og energi til bygningar. Mange ser H₂ i høve til landtransport, vi la også vekt på H₂ for sjøtransport. Produksjon av H₂ m.a. frå vind m.a. som lagringsmedium var også oppe.</p>	<p>Vestlandsrådet sitt arbeid med hydrogenstrategi og prosjekt knytt til hydrogen</p>
<p>Neste møte er i Fredrikstad 13 juni i samband med Nordsjøkonferansen. På dette møtet skal hydrogen og biogass vere tema.</p>	

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

VR-sak 24/2018 Rapport frå Nordsjøkommisjonens arbeidsgruppe for Brexit: "Brexit Impact in the North Sea Region" (orienteringssak)

Nordsjøkommisjonen har sett ned ei eiga arbeidsgruppe (task force) for å arbeide med Brexit-problemstillingar knytt til Nordsjøområdet. Vestlandsrådet har valt fylkesvaraordførar Marianne Chesak i Rogaland som sin representant i arbeidsgruppa, jf. også orientering lagt fram i Vestlandsrådet sitt møte 15.02.2018.

Arbeidsgruppa sin rapport om «Brexit Impact in the North Sea Region» ligg no føre, men vil bli oppdatert etter kvart som nye opplysningar eller analyser frå medlemsregionane kjem til.

Rapporten ligg vedlagt.

Forslag til vedtak:

Vestlandsrådet tek saka til orientering.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann



Brexit Impact in the North Sea Region

Version 1.3 – April 2018

SUMMARY

- There is a multitude of reports on possible impact of Brexit on countries, regions and sectors in the North Sea area.
- In general, there is little doubt that a hard Brexit – the UK leaving the single market and the customs union – will have negative effects on trade relations and economy in the North Sea Region.
- The UK is one of the most active participants in EU's research programme, Horizon 2020. If it will leave the programme, impact could be massive on research cooperation in the North Sea Region.
- Brexit means Britain leaving the Common Fisheries Policy (CFP), which will allow the country to extend its exclusive economic zone to 200 miles from the coast, and introduce national legislation for the management of the waters. However, the UK today exports 80 percent of its catch, and the EU can answer with tariffs on British fish.
- The development of a cross-border European power system with connection to the offshore wind farms in the North Sea will probably not be directly affected by Brexit, but The UK will no longer be obliged to meet the EU climate and clean energy targets.
- The UK takes part in nine European territorial cooperation programmes under the Cohesion Policy, eight of which cover the North Sea Region entirely or partially. There is considerable uncertainty about funding and structure of the Cohesion policy after 2020, where Brexit is one of the factors.
- New versions of this report will follow, based on the flow of Brexit reports from member regions and other sources.

BACKGROUND:

The UK referendum in June 2016 resulted in a majority for leaving the EU. On 29 March 2017, the UK government formally notified the EU of its intention to withdraw in accordance with Article 50 of the EU treaty. The UK will leave the EU within two years from the notification, i.e. on the 29 March 2019. A draft withdrawal agreement must be ready by the autumn of 2018 to leave the necessary time for approval in the European Parliament and the UK Parliament.

In parallel, negotiations will begin on the future relationship.

The time from the 30 March 2019 until the 31 December 2020 will be a transition period, when the UK has left the EU but will still belong to the single market and the customs union.

From the 1 January 2021, the UK will – as it seems – effectively be out of the single market, the customs union, and the European Economic Area (EEA), and it will not be bound by ruling of the European Court of Justice. It will, after withdrawal, no longer enjoy the free movement of goods, capital, services, and labour. Hopefully, an agreement on trade and other aspects of the future relationship, will then enter into force.

1. The North Sea Region – part of EU's new external border

The North Sea Region includes large parts of Scotland and England in the UK, regions in EU27 (in France, Belgium, the Netherlands, Germany, Denmark, Sweden), as well as parts of non-EU country Norway.

The region has a long common history of close trade relations. With Germany, Netherlands, Belgium and France as original EU member states, UK and Denmark joining in 1973, Sweden in 1995 and Norway connected to the EU through the EEA agreement, these relations are stronger now than ever.

The North Sea is one of the busiest sea basins in the world. Its shipping lanes are a crucial part of Europe's logistics, and its ports handle 57 per cent of EU's external trade. Its maritime economy employs more than 850,000 people. It has some of Europe's best fishing waters. It delivers 80 per cent of EU's marine renewable energy. North Sea oil and gas continue to play a significant role in European and global energy production. The coastline is an important recreation area. The shallow waters and the coasts are vulnerable to oil spills, plastics and other pollution. Strong cooperation is needed in all areas.

From March 2019, the external border of EU and of the European Economic Area (EEA) will cut right through the region. The local/regional impact will depend on the business structure and trade relation of each territory, and will vary significantly between territories and sectors. Although still early in the process, there are several reports on possible impact of Brexit on countries, regions and sectors in the North Sea area.

2. General effects of Brexit in the North Sea Region

2.1. Trade and economy

In general, there is little doubt that a hard Brexit – the UK leaving the single market and the customs union – will have negative effects on trade relations and economy in the North Sea Region. The UK is a large economy, and one of the top 5 trade partners for each country in the region. Germany, France and the Netherlands rank as destination countries 2, 3 and 4 for UK export (2016).

The UK government has set out its desire to establish a “deep and special partnership” with the EU after Brexit, importantly the UK government has indicated that this should be a bespoke arrangement which does not include membership of the European Economic Area (EEA) like Norway, nor a customs union agreement like Turkey. A deal more similar to the EU-Canada agreement (CETA) or the EU-Ukraine Association Agreement seems to be the most likely post-Brexit arrangement. Prime Minister May has stated several times that the British government would not like any of these existing models for economic partnership. If no trade deal and no transition arrangements are in place by the time the UK leaves the EU in March 2019, trade between the EU and UK would be governed according to the WTO’s most-favoured-nation principle.

But even if there is a deal, possible tariffs and customs procedures, the end of free movement, diverging technical/environmental standards, changed legal mechanisms and other factors will complicate trade. Larger companies, used to trading with non-EU partners, will be able to handle this, but will experience higher costs and more trade bureaucracy. It will be more challenging for the many small and medium-sized suppliers, who are only used to trade within the EU. It is important to note the effects on supply chains, especially with regard to time-sensitive just-in-time and just-in-sequence production processes¹.

The effects will differ much between the territories in the North Sea Region, depending on each territory’s dominant sectors, diversification, current trade relations and ability to cope with changes. Some regions may benefit from changing trade patterns.

Obviously, the territories in the UK are likely to be the most affected. The Committee of the Regions (CoR) has assessed the exposure to Brexit of regions in EU27, and found that regions in Germany, the Netherlands, Belgium and France are among the most exposed, and that sectors as automotive, agriculture, foodstuff, chemicals and industrials will see high impact. The CoR report also concludes that “regions with less dynamic economies, that are less diversified and are dependent on low added-value economic activities, could face greater adjustment costs than other, richer and more exposed regions”².

¹ Bremische Bürgerschaft Drucksache 19/1157

² Committee of Regions 2018

2.2. Labour/skills

EU free movement was one of the big issues in the referendum in 2016, and the UK is not likely to accept the free movement of labour which is part of the single market.

British employers fear that it will be difficult to find the skills and workforce needed, especially in some sectors like health and agriculture. For EU27 countries, British restrictions on migration could lead to better access to qualified workforce.

Companies with integrated production or research facilities both in the EU and the UK, who are moving talent back and forth, may suffer from restrictions to the free movement of labour. A couple of examples are Airbus (Bremen and South West England/Wales), AstraZeneca (Västra Götaland and East of England).

2.3. Research and innovation

The UK is second only to Germany in project participation in EU's research programme, Horizon 2020. The UK government has provided input to the consultation on the next generation of the framework programme, FP9. Prime Minister May has announced the ambition to have "a far-reaching science and innovation pact" with the EU, but the government has not yet explicitly expressed an intention to participate as an associated country in FP9.

The goal of the UK government is to continue "welcome the brightest and the best" researchers, but this questions is linked to the free movement of labour. EU nationals comprise 17% of researchers and academics in higher education in the UK, which together with uncertainties of future EU research funding, pose a direct risk to the sector³.

2.4. Fisheries

Leaving the EU's Common Fisheries Policy (CFP) will allow the UK to extend its exclusive economic zone to 200 miles from the coast, and introduce national legislation for the management of the waters. The Scottish fishing industry holds a very positive view of leaving the EU.

There will need to be a new allocation of fishing quotas between the EU, Norway and UK, to regulate access to waters, principles for annual agreements on fisheries management. International law will however still be in place to govern the relationship. The most relevant legal documents for fisheries will be the 1982 United Nations Convention on the Law of the SEA (UNCLOS) and the 1995 Fish Stocks Agreement. The UNCLOS gives the coastal state sovereignty in its own EEZ. Neighbouring states are however required to find solutions to manage shared stocks. Coastal states that cannot fish the entire total allowable catch (TAC) must give other States access to the surplus.

However, the UK will remain part of CFP the during the transition period, something which has caused some controversy in Britain as it contradicts earlier statements from the government.

The UK today exports 80 percent of its catch, and the EU can answer with tariffs on British fish. Putting it simple, the UK sells the fish they catch and import the fish they eat. Continued access to free, or preferential, trade in fish and seafood will therefore be crucial for the seafood industry and UK consumers. Germany and Denmark are among the top five exporters of fish to the UK market.

³ Aberdeen City Council, 2017

In 2014, the fishing industry employed 11,845 fishers in the UK and contributed some £426 million to GDP. Although a rather small sector in economic terms, fisheries have a much broader cultural, social and historic value. Fisheries are also crucial to the prosperity of many coastal communities across the United Kingdom. Fisheries management is a devolved matter, and the Devolved Administrations manage vastly different industries: the Scottish fishing fleet has fewer but larger vessels and lands the most fish in terms of volume as well as value, whereas England, Wales and Northern Ireland have more fishers and vessels.

UK waters are furthermore highly important for fishermen from other European countries. More than half (58%) of the fish and shellfish landed from the United Kingdom's Exclusive Economic Zone (EEZ) by European Union fishing boats was caught by non-UK boats. Non-UK European fishing boats landed 650,000 tonnes of fish and shellfish from the United Kingdom's EEZ, worth £408 million, each year between 2012 and 2014. This included 99,000 tonnes (£179 million) of demersal fish, 424,000 tonnes (£183 million) of pelagic fish, 16,000 tonnes (£34 million) of shellfish, and 111,000 tonnes (£11 million) of industrial fish⁴.

Rules for safety, environment, preparedness, qualifications and working conditions at sea are governed by international regulations that apply irrespective of EU regulations and the EEA Agreement. Norway is collaborating with the United Kingdom on the exchange of maritime traffic data and an agreement has been reached between the EU/EEA countries in the northern part of the North Sea and furthest north of the Atlantic for the exchange of maritime traffic monitoring. Both the UK and Norway are parties. Through the EU's SafeSeaNet, information is exchanged about dangerous and polluting cargo aboard ships that depart from the port in one country and who will call on a port or transit through another country. Norway is included in SafeSeaNet, and it remains to be seen if the UK will be in the future⁵.

Representatives of fishing communities across Europe met in Santiago de Compostela on 23rd of October 2017, and adopted a declaration calling on European institutions to make fisheries a priority in the negotiations, and to safeguard the economic and social future of European fishing and coastal communities.⁶

2.5. Energy

Brexit will only have limited impact on the EU energy system, according to a study made by Bruegel for the European Parliament. The UK imports electricity and gas from the EU27 and the EEA. It also serves as a transit country for electricity and gas between Ireland and other EU countries, as well as a transit country for gas between Norway and the EU27. More than 80 percent of the value in EU27/UK electricity and gas trade in 2015 (some EUR 6 billion) was for natural gas. The UK imported natural gas worth an additional EUR 10 billion from Norway⁷.

The development of a cross-border European power system with connection to the offshore wind farms in the North Sea will probably not be directly affected by Brexit. The UK has a limited energy integration with the Continent. Cooperation in the North Sea is based on a political declaration signed by each of the states around the North Sea and Irish Sea.

⁴ NSC Marine Resources Group, September 2017

⁵ Regjeringen.no

⁶ European Fisheries Alliance (EUFA)

⁷ European Parliament

Energy export between the EU and the UK will probably continue free of tariffs⁸. The UK government wants to explore options for continued participation in the EU's internal energy market⁹.

But the offshore industry as such will face the same issues as all other sectors of industry.

As a result of the decision to leave the EU, the UK may have disassociated itself from the EU Renewable Energy Directive. The UK will no longer be obliged to meet the EU climate and clean energy targets and the absence of this is a threat to the renewables sector¹⁰.

Furthermore, the UK may have limited access to funding from the EIB, EFSI, CEF, Horizon 2020 and the European Energy Programme for Recovery.

2.6. Transport

Brexit is not expected to have any significant impact on maritime transport or inland waterways, since these areas are mainly regulated by international conventions. However, changes in trade flows can impact on ports and logistics in the North Sea Region. In particular the ports of Flanders, are heavily dependent on UK trade.

Ports and airports will, in case of an end to free movement, have to invest in machinery, software and staff to cope with new customs regulations¹¹.

The UK is part of the North Sea-Mediterranean core network corridor in the TEN-T. Several ports on the UK North Sea coast are listed as core network ports: Dover/Folkestone, Edinburgh, Felixstowe, Grimsby/Immingham, Harwich, London, Teesport.

2.7. Transnational cooperation

There is considerable uncertainty about funding and structure of the Cohesion policy after 2020. The size of the total EU budget will change, and so may the share of the budget allocated to Cohesion Policy. It is also an open question if the UK will want to co-finance British partners' participation in territorial cooperation projects after leaving the EU (the Norway model), something which would be important for council areas in the UK.

The UK takes part in nine of the current European territorial cooperation programmes, eight of which cover the North Sea Region entirely or partially:

- 2 Seas programme, including the South East and East of England, parts of Hauts-de-France, provinces of West Flanders, East Flanders and Antwerp in Belgium, and Zeeland, parts of Zuid-Holland, Noord-Holland and Noord-Brabant in the Netherlands
- France (Channel) England programme, including South East and East of England and Hauts-de-France (with the programme secretariat located in the East of England)
- North West Europe programme, including the whole of the UK and Belgium, and most of Germany, Netherlands and Northern France
- North Sea Region programme, covering the entire North Sea area

⁸ European Parliament

⁹ Theresa May's Mansion House speech (March 2018)

¹⁰ Aberdeen City Council, 2017

¹¹ Committee of the Regions

- Interreg Europe
- INTERACT
- URBACT
- ESPON 2020

In the Interreg IVB North Sea Region programme (2007-13) there were UK partners in 68 out of 78 projects, and 187 UK beneficiaries in total. The current North Sea Region programme (2014-20) so far has UK participation in 19 out of 39 projects, 7 UK lead beneficiaries and 86 UK beneficiaries in total. DG REGIO and the European Commissioner are “open minded” on UK participation post 2020¹².

The UK has promised to fulfil its commitments in the 2014-20 period, but if negotiations fail, funding under the current period can be affected.

2.9. The European Union post-Brexit

Brexit means a net reduction in the overall EU budget by 10 billion euros per year (average annual revenues from the UK in 2013-2015 of appr € 17 billion minus the average annual EU spending in the UK of about € 7 billion)¹³. The EU budget will most probably be smaller post Brexit, which is likely to reduce Cohesion Policy and other EU funds available for the regional and local level. If, on the other hand, the EU will compensate for the loss of British contributions to the budget, that would most probably affect other net contributors as Germany, Sweden, Denmark and the Netherlands.

Some researchers argue that the effect on the budget will be small due to the potential contribution the UK would be obliged to make as a condition to obtain access to the internal market. If the UK will stand outside the internal market the tariff revenues would make up a considerable share of the net loss.¹⁴

It can be argued that the Northern European (or North Sea) perspective will be weakened in European policymaking. UK, the Netherlands and the Scandinavian countries are often considered as like-minded in the Council of the European Union. In nine cases out of ten, Sweden and the UK have been of the same opinion in votes in the Council¹⁵. Brexit can result in these countries losing position and network in the Council. The remaining Northern European members will lose an important partner and will need to seek or strengthen other coalitions¹⁶.

According to Sieps (Swedish Institute for European Policy Studies) the discussion on the future of EU can be affected when UK is not involved in negotiations, not at least when it comes to the balance between the EU27 and the Eurozone¹⁷.

Is Brexit only one of many examples of a paradigm shift towards less of free trade and globalisation and more of national protectionism? This would be negative for many of the small and trade dependent economies in the North Sea Region.

¹² Presentation by the Interreg North Sea Programme at NSC Brexit Task Force meeting, September 2017

¹³ Begg, September 2017

¹⁴ Núñez Ferrer & Rinaldi, 2016

¹⁵ Swedish Institute for European Policy Studies, February 2017

¹⁶ Advisory Council on International Affairs, March 2017

¹⁷ Swedish Institute for European Policy Studies, February 2017

3. Territorial impact of Brexit

3.1. Denmark

In Denmark, 25,500 employees work in 290 British-owned companies. 88,300 employees work in Danish-owned companies in the UK. The Danish export to the UK is 77 billion DKK (fourth biggest market) and the import from the UK is 66 billion DKK¹⁸.

A study from Statistics Denmark¹⁹ forecasts that Brexit will cause a decrease in GDP for Denmark of between 0.2 and 1.2 percent until 2030, depending on what the future trade deal will look like. In the case of no deal, much of the fall in GDP will depend on extra costs for Danish exporters due to differences in technical standards. Other impacts depend on new barriers for services and on new customs arrangements. The total Danish export is expected to decrease by between 1 and 4 percent (6-26 billion DKK), mainly from food products. The Danish food industry may, in case of a hard Brexit, lose 4,600 jobs²⁰.

There has been some focus in Denmark on the fisheries sector, where a lot of the catch landed in the country comes from British waters. Aalborg University presented a report in January 2018 on Brexit consequences for four larger fishing ports in *North Denmark* and their communities²¹ (Skagen, Hirtshals, Hanstholm and Thyborøn). If the ports will lose all catches from the UK zone and cannot compensate that with landings from other waters, five large processors of herring, mackerel and fishmeal will be affected, and more than 800 jobs may be lost (fishermen, processing industry and maintenance). This concerns small coastal communities with a very limited extent of alternative employment opportunities.

3.2. Germany

In 2015 Britain was Germany's third largest export destination after the United States and France. Germans make up less than 5 percent of the EU citizens permanently residing in the U.K. And most of the 135,000 German expats in Britain are highly skilled and will remain in demand after Brexit. Moreover, even if they were forced or chose to return home, Germany's labour market would be able to accommodate them. Over 100,000 British citizens are living in Germany. A significant number may want to take up German citizenship, but even if they did not their position in the German labour market would be no weaker than that of US citizens.²²

The Committee of Regions conclude that German regions are highly exposed to Brexit effects, in particular in the manufacturing sector, where Hamburg, Schleswig-Holstein and Bremen rank among the most exposed²³.

¹⁸ Danmarks statistik

¹⁹ Copenhagen Economics for the MFA of Denmark, Spring 2017

²⁰ Landbrug & Fødevarer, March 2017

²¹ Aalborg university, January 2018

²² European Council on Foreign Relations

²³ Committee of Regions 2018

The *State of Bremen* has analyzed Brexit effects from several aspects – citizenship, trade, science, cohesion policy, climate policy, offshore market, transport, etc. For Bremen, the UK is the third biggest trade partner with 8.4% of the trade, with automotive as the major export sector and aircraft components as the major import. A dip in automotive sales would also impact the ports of Bremen. A hard Brexit would be a major challenge for the Airbus company with its tight cooperation between facilities in Bremen and the UK²⁴.

For *Schleswig-Holstein* UK is among the fourth most important export markets in Europe. Schleswig-Holstein has quite a few projects in the area of marine sciences with partners from the UK. The state is also concerned with the impact on offshore wind parks, on cooperation with British schools and universities through Erasmus+, and on regulations for the protection of marine life²⁵.

A large part of German fisheries take part in the British zone. If UK waters will be closed to EU fishermen, this would concern 50% of the total German catches and 30% of total sales, certain species up to 100%²⁶.

3.3. Netherlands

The Netherlands is an important trading partner of the UK, with export to the UK constituting 10% of total Dutch export. Consequently, a ‘hard’ Brexit will harm the Dutch economy and lead to GDP losses of between 3.5% and 4.25% in the long run²⁷.

The food export to the UK is significant from the Netherlands, and several Dutch regions expect an impact on the agricultural sector. All Dutch regions contribute to the export to the UK, which is good for 3.7 % of GDP and nearly 300 000 jobs. Another effect of Brexit will probably be a reduction of the CAP budget with consequences for agriculture in all countries.

Cities in the Netherlands, in particular Amsterdam and Rotterdam, may benefit from the relocation of international headquarters from the UK. In November 2017, it was decided that Amsterdam will be the new site of European Medicines Agency (EMA) with 900 high quality jobs and 36,000 visitors per year, when it relocates from London.

For *Flevoland* with its large fishing fleet, denied access to British waters may cause significant problems. The municipality of Urk is dependent on fisheries and fish processing. In total 60% of fish sold in Great Britain is processed in Urk. For Urk, Brexit is further important in connection with possible reduced access to British North Sea fishing grounds. Urker fishermen catch their fish in the North Sea²⁸.

Noord-Holland is the largest exporter to the UK with a share of more than 25 % of the Dutch export to the UK. One cluster that especially will be effected by Brexit is the ornamental horticulture. The north of Noord-Hollande is the world’s largest continuous area for the production of flowers. This production is one of the most important regional export products. Many international trade companies are located in the region and the port of Amsterdam has many connection lines with the UK. The food industry in Noord-Hollande delivers much to UK supermarket chains.

²⁴ Bremische Bürgerschaft Drucksache 19/1157

²⁵ E-mail from Schleswig-Holstein to the NSC Secretariat, October 2017

²⁶ Bremische Bürgerschaft Drucksache 19/1157

²⁷ Rabobank, October 2017

²⁸ Contribution of the Dutch delegation to the Committee of Regions Brexit survey

Zuid-Holland is the second largest exporter in the Netherlands to the UK. The province is less sensitive to Brexit impacts than the average in the Netherlands because of the diversity and the volume of export. But some regions in the province can still face impacts due to Brexit, like the port of Rotterdam and the horticulture in the Westland. In the Rotterdam port region, many companies have British customers. With 35 %, exporters in agro-food account for the most part of the export. The Westland has many exporters of flowers, vegetables and fruit and related service providers with interests in the UK.

The export sectors are of great importance for the economy in the province of *Zeeland*. Almost 8 % of exports of goods produced in Zeeland are destined for the UK. Nutrition, like onions and potatoes, and chemistry are dominant within the export package and represent 80% of the total. British chemistry is strongly targeted at the EU and Brexit, in this point of view, can be in favor of the Zeeland chemical cluster position. There is also an impact on the competitive position of the offshore activities of the Zeeland and British ports. This concerns the opportunities on both sides for the construction of wind farms and the decommissioning of dated oil and gas installations.

Only 3.5 % of *Groningen* export goes the UK. This makes Groningen less sensitive to Brexit than other provinces in the Netherlands. Gas is the most important pillar in the trade relations between Groningen and the UK. 60 % of exports to the UK was gas from own soil in 2015. The UK demand for gas is expected to remain even after Brexit.

Less than 6 % of the export from *Friesland* goes to UK. More than half of this export package consist of agro-food products e.g. dairy and potatoes. The risk of import taxes, additional customs controls and additional rules for inspections in production chains makes Brexit a factor to take into account.

Drenthe is the province with the lowest export to the UK, in absolute terms. The biochemistry and the synthetic fibers industry are important sectors. Chemical and industrial products are exported to the UK. Together, these products make up half of the goods exports. British chemistry and industry are strongly targeted at the EU for their sales. This can lead to opportunities for Drenthe in the EU.²⁹

3.4. Norway

Norway has a special relation as a non-member of EU, but a member of the European Economic Area (EEA). Norway and the UK will thus have to negotiate their future relationship separate from the EU-UK negotiations.

Export to the UK amounts to almost 20 percent of Norwegian export of goods and services. UK is Norway's no. 1 market for goods, no. 3 if oil and gas are excluded. It is the most important market for Norwegian service export, and the most important market for Norwegian shipping. Norway exported oil and gas to the UK for 135 billion NOK in 2015³⁰.

There are about 20 000 Norwegian citizens living in the UK, and about 14 500 UK citizens living in Norway.

Norwegian students already pay higher fees than EU students for studies in the UK.

So far, we are not aware of any analysis of Brexit impact on regional/local level in Norway.

²⁹ ING Economisch Bureau, May 2017

³⁰ Regjeringen.no

3.5. Sweden

The UK is one of Sweden's most important trading partners. In 2016, Sweden exported services to the UK for a value of SEK 51 billion, while the exports of goods amounted to SEK 72 billion. The UK is thereby the third largest recipient of Swedish services and the sixth largest recipient of goods. In regard to imports too, the UK is an important trading partner for Sweden. The Swedish import of services and goods in 2016 both amounted to SEK 62 billion each and the UK thereby ranks first and fifth respectively on the list of the most important countries of provenance for Sweden imports³¹.

For Sweden, UK is the second cooperation partner in Horizon 2020 after Germany. Sweden and the UK have been most like-minded, e.g. regarding the role of excellence as a criterion in Horizon 2020. The main areas of cooperation are medical/healthcare, aviation, transport, ICT and industry, with co-publications mainly in clinical medicine, biomedicine and molecular bioscience. An analysis from Region *Västra Götaland* shows that there are UK participants in 191 out of 240 collaborative H2020 projects (80 percent) where a partner from Västra Götaland is involved. 32 of the projects are coordinated from the UK, and there are UK partners in 10 of 15 projects coordinated from Västra Götaland.

3.6. United Kingdom

There are different views of which areas in the UK will suffer most from Brexit – those areas most globally integrated or those with a manufacturing base. In a recent report from a British thinktank one researcher claims that Aberdeen is the city that will be most affected, regardless if Brexit is 'hard' or 'soft'³².

The *East of England European partnership* has identified a number of areas, where Brexit could have an impact on councils in the UK³³:

- *Public procurement*: UK Public Contracts legislation stems from EU law
- *Regulatory services/trading standards/licensing*: Significant areas covered by EU law, to be incorporated in UK law via Repeal Bill
- *Environment*: Environmental legislation mostly stems from EU law. Future of fines (for waste, air quality etc.)?
- *Employment*: Free movement and labour supply; minimum rights
- *Planning*: minimum requirements for environmental impact assessments; protecting biodiversity and wildlife; Council charges for environmental information
- *Data and data protection*
- *Finance and funding*: VAT rules; rules on investment for financial products used by councils; access to economic development funding – ERDF, Interreg, CEF Transport etc.

The East of England has set as its priorities: devolution, EU growth funding, environment, employment and skills, research and innovation.

The Scottish government claims that Scotland's GDP could be as much as 8.5% lower by 2030 compared to continued EU membership, and advocates that the UK stays in the European Single Market through membership of the European Economic Area, and also remains part of the Customs

³¹ Swedish National Board of Trade, March 2017

³² The UK in a Changing Europe

³³ Presentation by East of England European Partnership at meeting of the NSC Brexit Task Force, September 2017

Union. The government also warns that the risks to Scotland's research and development capability are significant³⁴.

In a report from *Aberdeen City Council* it is projected that a soft Brexit scenario will reduce the Scottish GDP with 2%-3%. A 1%-2% reduction in total employment is projected over a ten year period, representing 30,000 jobs. Scottish exports are expected to decrease by 12% in goods and 8% in services within the next ten years. A hard Brexit scenario can result in 80,000 fewer jobs in Scotland as a result of leaving the EU. Scottish exports of goods could be reduced by between 12% and 25% and the exports of services by between 18% and 25% over a ten year period.³⁵

Leaving the EU could have a negative impact on the large number of skilled foreign labour in the UK. UK's exit from the EU could worsen the difficulty employers in sectors such as fish processing, the National Health Service and social care face in filling vacancies. EU nationals represent "an important and enabling part of the *Shetland* workforce, not least in the economically significant fish sector"³⁶.

Leaving the EU provides an opportunity for the Scottish fleet to have a right to harvest much greater quotas bringing prosperity to both fish sectors and the wider supply chain³⁷. On the other hand UK will lose the largest fish and seafood market in the world.

Aberdeenshire Council adopted a position paper on Brexit in February 2017³⁸, which concluded that it is important that areas such as Aberdeenshire can continue to attract workers from EU Member States, and that maintaining access to the Single Market is of fundamental importance to our economic sectors. The position paper called on the UK government to :

1. Maintain a relationship with the remainder of the EU which facilitates free movement of people
2. Guarantee the right to reside for EU citizens at the earliest opportunity and secure reciprocal rights for UK citizens living in other EU countries
3. Ensure that agricultural and fisheries policies are developed in a way which is decentralised and involves key stakeholders in their design, management and implementation
4. Recognise the disproportionate importance of agriculture, fisheries and tourism for rural and coastal communities compared with the UK as a whole
5. Provide a replacement support regime for the agricultural sector, recognising the added value of the sector in terms of food security, animal welfare and environmental management
6. Provide sufficient funding for fisheries research, enforcement and infrastructure to ensure a long term viable stock management regime
7. Maintain equivalent social, welfare and environmental standards when revising legislation, aiding access to the Single Market
8. Maintain visa-free travel from EU countries to the UK to support the tourism sector
9. Ensure that future trading agreements entered into take account of the needs and maximise opportunities for the energy, agriculture, fisheries, food and drink and tourism sectors.
10. Recognise the value of and maintains existing EU environmental, climate change and social legislation
11. Recognise that market access barriers could be introduced if the UK lowers standards and commits to maintaining equivalence of environmental, climate change and social legislation

³⁴ Scottish Government

³⁵ Aberdeen City Council, 2017

³⁶ Shetland News, August 2017

³⁷ Aberdeen City Council, 2017

³⁸ Aberdeenshire Council, February 2017

12. Maintain existing EU legislation and trading arrangements for a transition period after the UK leaves the EU
13. Ensure that new policies replacing those of exclusive EU competence are developed and implemented in a decentralised way with the active involvement of stakeholders
14. Provide further clarification on the terms of its guarantee for European funding commitments
15. Ensure that replacement domestic funding of an equivalent level is made available after the UK leaves the EU
16. Maintain participation in Horizon 2020 and INTERREG programmes after the UK leaves the EU
17. Maintain funding for public services at its present level, recognising increasing demands and expectations on public services and the increased need for public investment in economic growth

As described by *Fife Council*, there are several roles for a Council through the Brexit process: to understand and respond to the economic consequences, to assist those businesses affected, to engage with EU nationals resident and working in the area, to act as a point of reference for those businesses, individuals and families affected, to respond to consultations that arise from negotiations, to monitor local economic and social impact, to promote its views and positions in different ways, and to ensure continued support for activities under European funding³⁹.

The UK Local Government Association has called for a government commitment to replace vital EU regeneration funding. Local areas across the UK had been set to receive a total of €10.5 billion between 2014 and 2020⁴⁰.

4. Sources

Aalborg University (January 2018). *Socio-economic consequences of Brexit for four larger fishing ports and their communities*. Available at:

http://vbn.aau.dk/files/267575642/Socio_economic_Brexit_report_IFM_final_10_01_17.pdf

Aberdeen City Council. (2017). *Leaving the European Union*.

Aberdeenshire Council. (February 2017). *Aberdeenshire outside the EU: Favoured Scenario Post-Brexit*. (Position statement).

Advisory Council on International Affairs. (March 2017). *Brexit means Brexit – towards a new relationship with the UK (The Netherlands)*

Arbejderbevaegelsens erhvervsråd. (May 2016). *Brexit kan koste op mod 13.000 danske job*.

Begg, Iain (September 2017). *The EU budget after 2020*. European Policy Analysis from the Swedish Institute for European Policy Studies. Available at:

http://www.sieps.se/globalassets/publikationer/sieps_2017_9epa.pdf

Bremische Bürgerschaft Drucksache 19/1157. *Auswirkungen des Brexit für das Land Bremen* (Answer to a question in the Bremen Senate, 25.07.17)

Committee of Regions. (March 2018). *Assessing the exposure of EU27 regions and cities to the UK's withdrawal from the European Union*.

³⁹ Fife Council, 28 March 2017

⁴⁰ Local Government Association, UK, July 2017

Contribution of the Dutch delegation to the Committee of Regions Brexit survey

Copenhagen Economics for the MFA of Denmark. (Spring 2017) *Scenarier for en fremtidig handelsaftale med UK og de mulige økonomiske effekter for Danmark.*

Danmarks statistik. *Brexit - Følg med i Danmarks handel med Storbritannien.* Available at: <http://www.dst.dk/da/Statistik/emner/udenrigsoekonomi/udenriqshandel/brexit>.

E-mail from Schleswig-Holstein to the NSC Secretariat, October 2017

European Council on Foreign Relations. *Views from the Capitals: Europe prepares for Article 50.* Available at:

http://www.ecfr.eu/publications/summary/vfc_views_from_the_capitals_article50_7244%20%20Published%202017-03-09. Published: 2017-03-09

European Fisheries Alliance (EUFA). *Declaration of Santiago de Compostela by the European fishing communities on the future of the fisheries sector in Europe after Brexit.* Available at: <https://fisheriesalliance.eu/santiago-declaration/>. Published: 2017-10-23

European Parliament: *The Impact of Brexit on the EU Energy System, 2017* (Study for the ITRE Committee. Available at:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/614181/IPOL_STU\(2017\)614181_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/614181/IPOL_STU(2017)614181_EN.pdf)

Fife Council. (28 March 2017) *Brexit*. Report to the Executive Committee of Fife Council.

GOV.UK. *Brexit Britain will have the world's best maritime industry.* Available at:

<https://www.gov.uk/government/news/brexit-britain-will-have-the-worlds-best-maritime-industry>
Published: 2017-09-11

ING Economisch Bureau. (May 2017). *Regionale impact brexit verschilt.* Available at:

<https://europadecentraal.nl/wp-content/uploads/2017/05/ING-De-brexit-impact-per-provincie-mei-2017.pdf>

Landbrug & Fødevarer. (March 2017) *Brexit uden aftale – betydning for fødevarerklngen.*

Local Government Association, UK. (July 2017). *Beyond Brexit: future of funding currently sourced from the EU.*

NSC Marine Resources Group. (September 2017). *Brexit's potential impact on the marine sector.* (A note from the NSC Marine Resources Group)

Núñez Ferrer, Jorge & Rinaldi, David. (2016). *The Impact of Brexit on the EU Budget: A non-catastrophic even.* CEPS Policy Brief.

OECD. (April 2016). *The Economic Consequences of Brexit: A Taxing Decision.*

Presentation by East of England European Partnership at meeting of the NSC Brexit Task Force, September 2017

Presentation by the Interreg North Sea Programme at NSC Brexit Task Force meeting, September 2017

Rabobank. (October 2017). *Assessing the economic impact of Brexit: background report.*

Regjeringen.no. *Britisk uttreden fra EU: Innledende kartlegging - enkelte momenter.* Available at: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/brexit_norge/id2541874/ Published: 2017-03-06

Science Business. *UK scientists told: in no-deal Brexit scenario they will have to leave EU research projects.* Available at: <https://sciencebusiness.net/framework-programmes/news/uk-scientists-told-no-deal-brexit-scenario-they-will-have-leave-eu> Published 2017-10-11.

Scottish Government. *Scotland's Place in Europe – People, Jobs and Investment.*
<http://www.gov.scot/Resource/0053/00530160.pdf>

Shetland News. *Council raises Brexit job fears in parliament.* Available at:
<http://www.shetnews.co.uk/news/15100-council-raises-brexit-job-fears-at-scottish-parliament>.
Published 2017-08-29.

Swedish Institute for European Policy Studies. (February 2017). *Brexit – konsekvenser för EU och Sverige.*

Swedish National Board of Trade. (March 2017). *Brexit – Options for a future regulatory framework for trade in services and customs and trade procedures between the EU and the UK.* (English summary of a full report in Swedish)

Swedish National Board of Trade (November 2017). *Sveriges handel med Storbritannien året efter brexitomröstningen.*

Swedish National Board of Trade (February 2018). *Efter brexit – analys av svenska intressen inför kommande förhandlingar.*
<https://www.kommers.se/Documents/dokumentarkiv/publikationer/2018/publ-efter-brexit-analys-av-svenska-handelsintressen-sammanfattning.pdf>

The UK in a Changing Europe. 2018. *Brexit : Local and Devolved Government.*



CPMR NORTH SEA
COMMISSION

Contact person: Magnus Engelbrektsson, CPMR North Sea Commission

Email: magnus.engelbrektsson@vgregion.se

VR-sak 25/2018 Endring av vassforskrifta - Klima- og miljødepartementet (orienteringssak)

Leiar for fagteam marin og naturressurs og internasjonal koordinator i Møre og Romsdal fylkeskommune skriv følgande i epost datert 16.5.18:

Næringssjefkollegiet i VR hadde møte 9 mai og tok opp forskriftsendringa for vassforvaltninga. Klima- og miljødepartementet (KLD) har foreslått at ansvaret for vassforvaltninga skal overførast frå fylkeskommunen til utvalde fylkesmenn. Klima- og miljødepartementet vil endre heimelsgrunnlaget for lova frå 01.07.2018 utan at saka er lagt fram for Stortinget, det tenker dei å gjere i etterkant. Oppgåva vart overført til fylkeskommunane i oppgåvereforma frå 2010. Det er no lagt opp til at dette blir endra ved eit pennestrøk, samtidig som rapporten frå Hagen-utvalet er til behandling. Næringssjefane konkluderte med at Møre og Romsdal på vegne av vestlandsfylka skriv eit brev til KLD, KMD og KS om saka som uttrykker at denne endringa ikkje kan sjåast/behandlast separat frå den pågåande regionreforma.

Dette brevet tek vi sikte på å sende neste veke. Til VRs møte 8 juni er det derfor snakk om å legge fram ei kort orienteringssak, vedlagt brevet som blir skrive frå Vestlandsrådet på vegne av vestlandsfylka. Ein tittel på saka kan vere «Endring av vassforskrifta- eit klart brot med intensjonen i regionreforma» (men dette kan bli endra).

Møre og Romsdal fylkeskommune har på vegne av Vestlandsrådet skrive uttale om saka til Klima- og miljøministeren, jfr. vedlegg.

Forslag til vedtak:

Vestlandsrådet tek saka til orientering.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vestlandsrådet

Klima- og miljøminister Ola Elvestuen
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Deres ref.:
Deres dato:
Saksbehandler: Håkon Slutaas
Vår ref.: 60867/2018
Vår dato: 16.05.2018

Endring av vassforskrifta - eit klart brot med intensjonen i regionreforma

Vestlandsrådet meiner at prosessen knytt til endring av vassforskrifta må stansast, og at spørsmålet om oppgåvene knytt til vassforvaltninga må behandlast saman med Stortinget si behandling av regionreforma.

Klima- og miljødepartementet sende 05.10.2017 ut forslag til endringar av vassforskrifta og naturmangfaldlova på høyring. Det blei foreslått at vassforvaltningsplanane ikkje lenger skal vedtakast som regionale planer etter plan- og bygningslova, noko som fører med seg at fylkeskommunane ikkje skal ha ei formell rolle i arbeidet. Vassforskrifta blir foreslått heimla i naturmangfaldlova og fylkeskommunen sine oppgåver som vassregionmyndigheit blir foreslått overført til utvalde fylkesmenn og Miljødirektoratet.

Vestlandsrådet er kjend med at Klima- og miljødepartementet planlegg å gjennomføre endringane og flytte oppgåvene knytt til vassforvaltninga frå fylkeskommunane frå 1 juli, trass at dette er eit heilt klart brot med intensjonen i den pågåande regionreforma.

Oppgåvene knytt til vassforvaltninga etter vassforskrifta blei overført til fylkeskommunen etter forvaltningsreforma i 2010. I Meld. St. 22 (2015-2016) "Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver" er intensjonen å styrke fylkeskommunane si rolle som regionale samfunnsutviklarar. Meldinga viser til at det regionale folkevalde nivået har eit godt utgangspunkt for å ivareta eit heilskapleg perspektiv på tvers av sektorar og kommunegrenser. Vidare viser den til at gjennomføring av nasjonal politikk ikkje berre er eit vilkår for, men også er avhengig av, lokal og regional utvikling, og understrekar at gjennomføring av nasjonal politikk krev avvegingar på lokalt og regionalt nivå. Stortingsmeldinga understrekar at regjeringa vil bygge vidare på dei roller, oppgåver og funksjonar fylkeskommunen har i dag, og at oppgåver og ansvar som i dag ligg til fylkeskommunen bør vidareførast i nye folkevalde regionar, med unntak for oppgåver som er vedteke overført til kommunane.

I rapporten frå regjeringa sitt ekspertutval, «Regionreformen. Desentralisering av oppgaver fra staten til fylkeskommunene» lagt fram 01.02.2018, blir dei foreslåtte endringane i samband med vassforskrifta særleg omtalt. Utvalet uttrykker at regjeringa sitt forslag om å kople dei regionale vassforvaltningsplanane frå plan- og bygningslova, og flytte ansvaret som regional vassmyndigheit frå fylkeskommunane til statleg nivå, er i motstrid til både intensjonen med plan- og bygningslova som samordningslov og målet med regionreforma.

Vestlandsrådet forstår det slik at Klima- og miljødepartementet ikkje vil ta omsyn til rapporten frå ekspertutvalet i dei vidare vurderingane. Dette har blitt grunngeve med at rapporten blei lagt fram etter at endringsforslaget var ute på høyring. Vestlandsrådet meiner det er sjølvsgatt at denne rapporten må legges føringar for vidare behandling av endringsforslaget, og det er svært uryddig av departementet å ikkje ta dette med i vurderingane.

Klima- og miljødepartementet har gitt uttrykk for at dei vil prøve å gjennomføre endringane av vassforskrifta frå 1. juli utan Stortinget si godkjenning. Vestlandsrådet tolkar derfor dette som at Klima- og miljødepartementet ser det som ei kurant sak å fjerne plan- og bygningslova som lovheimel, bryte med den uttalte intensjonen til Stortinget i regionreforma, endre maktfordelinga mellom stat og fylkeskommune og påføre gjennomføringa av vassforskrifta store konsekvensar. Vestlandsrådet meiner dette er så store endringar at det må behandlast i Stortinget. Vi stussar også over at fjerninga av plan- og bygningslova som lovheimel ikkje er å betrakte som ei lovendring som vil krevje Stortingsbehandling.

Vestlandsrådet vil peike på at departementet i endringsforslaget verken nemner eller vurderer nokon av dei uavhengige eksterne evalueringane av vassforvaltningsarbeidet. Som grunnlag for endringsforslaget viste departementet til si eiga evaluering, utan at det blir referert nærare til innhaldet av denne. Dei uavhengige evalueringane av arbeidet gjort av NIBR, NINA og Riksrevisjonen viser at fylkeskommunane har gjort eit godt arbeid i tråd med intensjonen om ei heilskapleg vassforvaltning. Riksrevisjonen sin rapport viser at departementa ikkje har evna å følgje opp si oppgåve i arbeidet.

Vestlandsrådet er svært overraska over at Klima- og miljødepartementet vel å køyre ein prosess som bryt klart med Stortingsfleirtalet og regjeringa si regionreform.

Vestlandsrådet krev med bakgrunn i dette at behandlinga av endringsforslaget til vassforskrifta blir stansa. Kva oppgåver som skal ligge til fylkeskommunen må behandlast i Stortinget saman med den kommande behandlinga av regionreforma. I dette ligg det også klart at skal intensjonane med regionreforma følgjast opp, kan ikkje sentrale oppgåver flyttast frå fylkeskommunen, og ansvaret for vassforvaltninga må framleis ligge til fylkeskommunen.

Med hilsen

Jon Aasen
fylkesordførar

Kopi:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Kommunenenes Sentralforbund
Energi- og miljøkomiteen
Stortingets vanngruppe v/ Ole André Myhrvold
Fylkeskommunane

Postboks 8112 Dep 0032 Oslo
Postboks 1378 Vika 0114 Oslo
Postboks 1700 0026 OSLO

VR-sak 26/2018 Hurtigbåtsamband Bergen-Ålesund - utgreiing/kravspesifikasjon

I epost datert 23. mai 2018 skriv samferdselssjefen i Møre og Romsdal følgande:

Stad skipstunnel er fullfinansiert i Nasjonal transportplan (2018-23 med byggjstart i første seksårsperiode (2018-23). Bygging av Stad skipstunnel vil gjere det mogleg å etablere eit snøggbåtsamband mellom Nordfjord og Sunnmøre. Denne vil kunne «lime saman» Vestlandskysten, og vil kunne gje ein utvida bu- og arbeidsmarknadsregion mellom Ålesund og Nordfjord. Eit samband kan også ha stort potensiale for reiselivet. Verdien av nyskapt trafikk med hurtigbåt er rekna til å vere den største nyttekomponenten i den samfunnsøkonomiske analysen for Stad skipstunnel i følgje KS1 rapporten frå Holte Consulting og Pöyry.

Ut i frå denne bakgrunn har dei tre fylkeskommunane Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal løyvd midlar til utgreiing av eit mogleg snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund i samband med realisering av Stad skipstunnel.

Kravspesifikasjonen for utgreiinga er no på det næraste på plass. Av den grunn vil det vere føremålstenleg å leggje fram ei sak til Vestlandsrådet på førstkommande møte der kravspesifikasjonen til utgreiinga blir handsama.

Eg har vore i kontakt med Jon Aasen som er samd i at denne saka blir lagt fram. Reknar med at den kan ferdigstillast i løpet av ei veke.

Sakspapira er førebels ikkje mottekne, og dei vil difor bli ettersendt.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

VR-sak 27/2018 Prosjekt Tiltak mot marin forsøpling (orienteringssak)

Bakgrunn

25. oktober 2017 vedtok Vestlandsrådet at dei ønskjer å ta ei leiande koordinatrorolle retta mot marin forsøpling langs vestlandskysten.

Vestlandsrådet behandla i sak VR 06/2018 oppfølging av prosjektet i 2018.

Orientering om framdrift i arbeidet

Vestlandsrådet si satsing i 1. fase av prosjektet er definert hovudsakleg i 3 innsatsområde, jf. sak VR 06/2018. For mange aktivitetane er det avgjerande med tilsetjing av prosjektleder for gjennomføring.

Innsatsområde; Strandsonerydding

Miljødirektoratet har delt ut midlar til opprydding av marin forsøpling for 2018. Totalt for ordninga er det delt ut 80 millionar for tiltak i 2018 + 2019 for tiltak som går over fleire år. Av 162 søknader har 71 fått tilsegn. Prosjektgruppa i Vestlandsrådet har koordinert og støtta Friluftsråda i søknadsprosessen, og totalt har friluftsråda på Vestlandet motteke 14.860.000 kroner til tiltak i 2018. Dette er ei dobling av tildelte midlar frå 2017. Dette gjev eit godt grunnlag for ein styrka koordinert innsats innan strandsonerydding på Vestlandet.

Om ein tek med alle tiltak som har fått støtte i dei fire Vestlandfylka, er det tildelt om lag 18.500.000 kroner til arbeidet mot marin forsøpling i 2018(-19).

Alle friluftsråda bortsett frå Fjordkysten Friluftsråd har fått støtte gjennom årets ordning. Dette verkar urimeleg i høve til tildelinga i andre regionar. Manglande midlar vil kunne påverke både Fjordkysten Friluftsråd si rolle som koordinator i Sogn og fjordane, og prosjektsamarbeidet som no er etablert på Vestlandet. Fjordkysten Friluftsråd har klaga på avslaget med bakgrunn i mogleg sakshandsamingsfeil.

Styringsgruppa vil framleis sørge for at prosjektet er ein pådrivar og støttespelar overfor Friluftsråda i deira arbeid.

Etter vedtak om støtte i Fylkestinget ligger det til rette etablering av Skjergardsteneste i Møre og Romsdal frå 2019.

Innsatsområde; Sjø og havbotn

Det blir arbeida med å etablere ein pilot for å teste ut bruk av offshoret teknologi og –fartøy til opprydding i på havbotn. Ein slik pilot krev samarbeid og finansiering mellom fleire aktørar, noko det vil arbeidast vidare med utover hausten 2018.

I samarbeid med Bergen og omegn friluftsråd, Uni Miljø og Christian Michelsen Institute vert det arbeida med å rigge eit prosjekt for utvikling av metodar for detektering og kartlegging av marint avfall.

Innsatsområde; Førebyggjande arbeid

Friluftsrådenes Landsforbund søkte om midlar frå Miljødirektoratet for haldningsskapande arbeid på Vestlandet, men fekk avslag.

Vidare organisering

Styringsgruppa for prosjektet arbeidar fortløpande med oppfølging av Vestlandsrådet sine vedtak.

Det blir arbeida med stillingsbeskriving for prosjektleiarstillinga, med sikte på snarleg utlysing.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vestlandsrådet - samarbeid med friluftsråda mot marin forsypling

Tildeling av midlar frå Miljødirektoratet for 2018.

Friluftsrådet Vest	700 000	(administrerer også nokon Rogalandskomm
Bergen og Omland friluftsråd	5 000 000	
Sum Hordaland	5 700 000	
Fjordkysten friluftsråd	0	
Sum Sogn og Fjordane	0	
Friluftsrådet Møre og Romsdal	3 000 000	
Sunnmøre friluftsråd	2 500 000	
Sum Møre og Romsdal	5 500 000	
Ryfylke friluftsråd	2 060 000	
Jæren friluftsråd	1 300 000	
Dalane friluftsråd	300 000	
Sum Rogaland	3 660 000	
Sum Vestlandet	14 860 000	

Andre aktører i Sogn og Fjordane som får støtte av Miljødirektoratet:

Nordic Ocean Watch, 300 000 kroner. Støtte til kommunikasjon og formidling knyttet til marin forsypling.

VR-sak 26/2018 (nytt saksframlegg) **Kjøp av konsulenttenester for å utarbeide eit forprosjekt i samband med hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund**

I dag er det etablert hurtigbåtrute mellom Bergen og Selje. I samband med at Stadt skipstunnel no er inne på Nasjonal Transportplan (perioden 2018-23), ønskjer ein å sjå på moglegheita for utvide denne hurtigbåtruta nordover til Ålesund.

Fylkesutvala i dei tre fylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fatta i 2016 og 2018 intensjonsvedtak om utgreiing av ei slik rute på strekninga mellom Bergen og Ålesund. Vedtaket er knytt opp i mot bygginga av Stadt skipstunnel og inneber at kvart fylke løyver inntil kr 300.000,- for å få utført ei utgreiing rundt etablering av denne hurtigbåtruta, dei tre fylka har alle fatta likelydande vedtak. Gjenpart av protokoller av vedtak frå dei tre fylka følgjer vedlagt denne saka.

Hordaland fylkeskommune har utarbeidd framlegg til overordna kravspesifikasjon for å hente inn ekstern bistand for å få gjennomført ei utgreiing av hurtigbåtruta mellom Bergen og Ålesund. Oppdraget er tenkt lyst ut som ein anbodskonkurranse gjennom DOFFIN hausten 2018.

Av kravspesifikasjonen kjem det fram at utgreiinga skal innehalde følgjande:

- Vurdere marknadssegment for båtsambandet
- Vurdere reisegrunnlag og transportbehov for sambandet.
- Estimere passasjergrunnlag, både totalt og på dei ulike delstrekningane.
- Utarbeide framlegg til rutestruktur med reisetider og anløpsstader. Det skal leggjast vekt på god tilknytning til anna rutenett (båtruter, ferje og buss) og til passasjerpotensiale.
- På overordna nivå vurdere behov for tiltak på anløpsstader, både eksisterande og eventuelle nye stader. Det skal i denne samanheng sjåast på:
 - Kaianlegg og teknisk infrastruktur inkludert energiforsyning
 - Tiltak på land, som ventareal, overgang til anna kollektivtrafikk, parkering og eventuelle servicetilbod.
- Vurdere kapasitetsbehov for båtane som skal trafikkere sambandet.
- Utgreie kva framdriftsteknologi og fartsnivå som kan vere aktuell for eit slikt samband.
- På overordna nivå estimere inntektsgrunnlag og kostnader til drift og investering.

Administrasjonen ber Vestlandsrådet også leggje inn momenta lista opp under i kravspesifikasjonen:

- Alternative reisemåtar / konkurrerande transportmiddel
- Tilhøve til eksisterande kontraktar
- Miljøaspektet

Forslag til vedtak:

1. Vestlandrådet løyver inntil kr 900.000,- for å få gjennomført ei utgreiing av hurtigbåtruta mellom Bergen og Ålesund.
2. Oppdraget blir å lyse ut gjennom innkjøpsportalen DOFFIN i august 2018

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vedlegg:

Hordaland fylkeskommune, sak og protokoll frå fylkesutvalet, datert 7. februar 2018
Sogn og Fjordane fylkeskommune, sak og protokoll frå fylkesutvalet, datert 23. november 2016
Møre og Romsdal fylkeskommune, sak og protokoll frå fylkesutvalet, datert 22. november 2016
Utkast til mandat/kravspesifikasjon utarbeid av Hordaland fylkeskommune, datert 11. mai 2018

Saksbehandlar: Jenny Ellaug Følling, Fylkesordførar
Sak nr.: 16/2313-5

Stad skipstunnel - Intensjonsvedtak om utgreiing

Fylkesordføraren tilrår at fylkesutvalet gjer slikt intensjonsvedtak:

1. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane stiller seg positive til å greie ut moglegheita for ein hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund.
2. Fylkesutvalet er innstilt på å starte dette arbeidet når Stortinget har gjort forpliktande vedtak om bygging av Stadt Skipstunnel, og vil dekke høvesvis 1/3 av utgreiingskostnaden knytt til etablering av eit eventuelt hurtigbåttilbod Bergen-Ålesund.
3. Fylkesutvalet føreset at Hordaland og Møre og Romsdal gjer likelydande vedtak og tek resterande utgreiingskostnadar.

SAKSFRAMSTILLING

Stad skipstunnel er eit svært viktig prosjekt å få realisert ikkje minst for den nasjonale skipsfarten langs kysten, men er også eit viktig regionalt og lokalt prosjekt. Stadhavet representerer det farlegaste havstykket langs heile norskekysten og ei stor barriere både for næringstransport, passasjertransport og turisme. Stad skipstunnel har brei støtte både politisk og i næringslivet.

Status i prosjektet:

Stad skipstunnel ligg inne i grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan 2018-2029 under føresetnad om at investeringsmodellen «høg ramme» vert lagt til grunn.

Samferdsledepartementet sende bestilling av forprosjekt, reguleringsplan og konsekvensutgreiing til Kystverket 18. februar 2015.

Reguleringsplanarbeidet er i gang og er venta ferdig vinteren 2017. Tekniske forprosjekt skal etter planen vere ferdige innan nyttår 2016. I utgangspunktet skal prosjektet etter dette gjennom ei ekstern kvalitetssikring (KS2) før saka går til handsaming i Stortinget.

Ei utfordring prosjektet har møtt på er at kvalitetssikringa av konseptvalutgreiinga (KS1) påpeikar at ein i utrekninga av samfunnsøkonomisk lønsemd i prosjektet har utelatt å talfeste ein del viktige nytteeffektar av tunnelen. KS1 hevdar vidare at desse effektane må vurderast til høgare enn 55 millionar kroner årleg for at prosjektet skal vere samfunnsøkonomisk lønsamt.

Ei samfunnsøkonomisk analyse utført av SINTEF Bedriftsutvikling i 2012 identifiserer på den andre side ei rekke prissette nytteeffektar av tunnelen som totalt utgjer ei positiv nytt på 75-100 mill. kr, det vil sei langt over terskelverdien som vert trekt fram i KS1.

Ein av desse positive nytteverdiane identifisert av SINTEF er gevinstar knytt til etablering av hurtigbåtforbindelsar nord og sør for skipstunnelen.

Det er no svært viktig å gjere det vi kan for å få prosjektet over i neste fase og unngå alle unødvendige hinder. Sogn og Fjordane fylkeskommunen har ikkje høve til å gjere eit forpliktande økonomisk vedtak for å støtte opp om ein slik forbindelse utan at vi kjenner den reelle kostnaden ved eit slikt tilbod. I fyrste omgang må vi difor gjere eit vedtak om å få greidd ut heile omfanget av å opprette ein hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund.



Saksprotokoll

Organ: Fylkesutvalet

Møtedato: 23.11.2016

Sak nr.: 16/2313-6

Internt l.nr. 40206/16

Sak: 125/16

Tittel: Stad skipstunnel - Intensjonsvedtak om utgreiing

Behandling:

Dette gir følgjande endeleg vedtak:

1. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane stiller seg positive til å greie ut moglegheita for ein hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund.
2. Fylkesutvalet er innstilt på å starte dette arbeidet når Stortinget har gjort forpliktande vedtak om bygging av Stadt Skipstunnel, og vil dekke høvesvis 1/3 av utgreiingskostnaden knytt til etablering av eit eventuelt hurtigbåttilbod Bergen-Ålesund.
3. Fylkesutvalet føreset at Hordaland og Møre og Romsdal gjer likelydande vedtak og tek resterande utgreiingskostnadar.



Arkivnr: 2015/7-11
Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.02.2018
Fylkesutvalet		21.02.2018

Utgreiing om snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund

Samandrag

Fylkesordførar i Sogn og Fjordane har i brev frå 4.10.2017 oppmoda Hordaland fylkeskommune om å løyva midlar til å utgreia eit snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund gjennom Stad skipstunnel. Møre og Romsdal fylkeskommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune har gjort vedtak om å løyva midlar til ei slik utgreiing. Det har tidlegare vore samtalar på fylkesordførarnivå om ei slik utgreiing.

Det er viktig å få meir kunnskap om potensialet for persontrafikk gjennom Stad skipstunnel. Fylkesrådmannen rår til at fylkesutvalet løyver 1/3 av kostnaden, inntil kr. 300 000, til ei utgreiing av snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel. Løyvinga vert finansiert over samferdselsbudsjettet for 2018.

Økonomi: *Utgreiinga i seg sjølv har liten økonomisk effekt*

Klima: *Utgreiinga i seg sjølv vil ikkje ha nokon klimaeffekt*

Folkehelse: *Utgreiinga i seg sjølv vil ikkje ha nokon effekt på folkehelsa*

Regional planstrategi: *Mål om samarbeid i ein sterk Vestlandsregion*

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet løyver 1/3 av kostnaden, inntil kr. 300 000, til ei utgreiing av hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel. Løyvinga vert finansiert over samferdselsbudsjettet for 2018.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Stad skipstunnel - intensjonsvedtak om utgreiing
- 2 intensjonsvedtak Møre og RØmsdal.pdf
- 3 Intensjonsvedtak Sogn og Fjordane.pdf

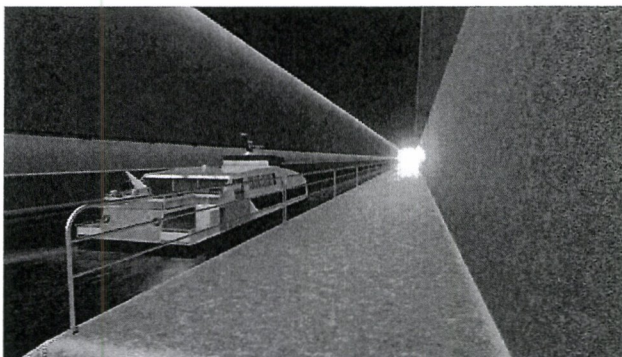
Fylkesrådmannen, 23.01.2018

Bakgrunn

Fylkesordfører i Sogn og Fjordane har i brev frå 4.10.2017 oppmoda Hordaland fylkeskommune om å løyva midlar til å utgreia eit snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund gjennom Stad skipstunnel. Møre og Romsdal fylkeskommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune har gjort vedtak om å løyva midlar til ei slik utgreiing. Det har tidlegare vore samtalar på fylkesordførarnivå om ei slik utgreiing.

Stad skipstunnel

Stad skipstunnel er fullfinansiert i Nasjonal transportplan (2018-2023), og med byggestart i første seksårsperiode (2018-2023). Styringsunderlag og kvalitetssikring for Stad skipstunnel er hausten 2017 sendt til ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er venta at KS2 rapporten ligg føre våren 2018. Deretter skal prosjektet opp i Stortinget for endeleg vedtak om investering.



Bygging av Stad skipstunnel vil gjera det mogleg å etablera eit snøggbåtsamband mellom Nordfjord og Sunnmøre. Verdien av nyskapt trafikk med hurtigbåt er rekna til å vera den største nyttekomponenten i den samfunnsøkonomiske analysen for Stad skipstunnel.¹

Vedtak i Sogn og Fjordane og i Møre og Romsdal

Fylkesutvalet i Møre og Romsdal løyvde i møte i fylkesutvalet 22.11.2016 inntil 300 000 kroner til utgreiing av snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel. Vedtaket er gjort med atterhald om at Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar gjer likelydande vedtak.

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane vedtok 23.11.2016 å dekkja 1/3 av utgreiingskostnaden knytt til etablering av eit eventuelt snøggbåttillbod mellom Bergen og Ålesund. Fylkesutvalet føresette at Hordaland og Møre og Romsdal gjer likelydande vedtak og tek resterande utgreiingskostnader .

Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen viser til at Hordaland fylkeskommune i lengre tid har støtta prosjektet Stad skipstunnel. Persontrafikk er vurdert til å vera ein stor nyttekomponent i den samfunnsøkonomiske analysen for skipstunellen. Det er viktig å få meir kunnskap om potensialet for persontrafikk gjennom Stad skipstunnel. Fylkesrådmannen rår til at fylkesutvalet løyver 1/3 av kostnaden, inntil kr. 300 000, til ei utgreiing av snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel. Løyvinga vert finansiert over samferdselsbudsjettet for 2018. Det vert seinare avklara på administrativt nivå kva fylkeskommune som skal leia dette utgreiingsarbeidet.

¹ Sjå: http://skipstunnel.no/wp-content/uploads/2017/01/ks1_stad_skipstunnel_frokostm_te_mai_einar_bowitz.pdf

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 22.02.2018

Innstillinga fekk 13 røyster (H, V, MDG, SV, Sp, KrF, A) og vart vedteken.

Vedtak

Fylkesutvalet løyver 1/3 av kostnaden, inntil kr. 300 000, til ei utgreiing av hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel. Løyvinga vert finansiert over samferdselsbudsjettet for 2018.



Møre og Romsdal
fylkeskommune

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
21.11.2016	118254/2016	Robert Løvik

Saksnr
U 140/16

Utval
Fylkesutvalet

Møtedato
22.11.2016

Stad skipstunnel - Intensjonsvedtak om utgreiing av hurtigbåtsamband Bergen- Ålesund

Bakgrunn

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane får i sitt møte 23. november 2016 lagt fram følgjande forslag frå fylkesordføraren:

1. Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane stiller seg positive til greie ut moglegheita for ein hurtigbåtforbindelse mellom Bergen og Ålesund.
2. Fylkesutvalet er innstilt på å starte dette arbeidet når Stortinget har gjort forpliktande vedtak om bygging av Stadt Skipstunnel, og vil dekke høvesvis 1/3 av utgreiingskostnaden knytt til etablering av eit eventuelt hurtigbåttilbod Bergen-Ålesund.
3. Fylkesutvalet føreset at Hordaland og Møre og Romsdal gjer likelydande vedtak og tek resterande utgreiingskostnadar.

Prosjektet er knytt til realisering av Stad skipstunnel. Vedlagte saksframstilling gjer greie for framdrifta i prosjektet, mellom anna for konseptutvalutgreiing kor samfunnsøkonomisk nytteeffekt inngår. Her blir eit eventuelt hurtigbåtsamband Bergen-Ålesund trekt fram.

Sogn og Fjordane fylkeskommune tek no initiativ til å få utgreidd kostnadane omkring eit slikt tilbod, og vil dekke 1/3 av kostnadene føreset at Hordaland og Møre og Romsdal fylkeskommunar gjer det same.

Vurdering

Fylkesrådmannen støttar initiativet som Sogn og Fjordane har tatt. Fylkesrådmannen er samd i at prosjektet Stad skipstunnel er viktig, og at dette viser moglegheitene som prosjektet gjev. Dette set vilkår om utgreiing av kostnadane.

Fylkesrådmannen tilrår at fylkesutvalet løyver inntil 300 000 kroner frå reserveposten.

Forslag til vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune løyver inntil 300 000 kroner til utgreiing av hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel.

Vedtaket blir gjort med atterhald om at Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar gjer likelydande vedtak.

Løyvinga blir å dekke av fylkesutvalet sin reservepost. Til rest etter løyvinga er 290 000 kroner.

Ottar Brage Guttelvik
fylkesrådmann

Vedlegg

1 Saksframlegg frå Sogn og Fjordane

Samrøystes vedtak i Fylkesutvalet - 22.11.2016

Møre og Romsdal fylkeskommune løyver inntil 300 000 kroner til utgreiing av hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund, i samband med realiseringa av Stad skipstunnel.

Vedtaket blir gjort med atterhald om at Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar gjer likelydande vedtak.

Løyvinga blir å dekke av fylkesutvalet sin reservepost. Til rest etter løyvinga er 290 000 kroner

Til: Samferdselsgruppa i Vestlandsrådet

Frå: Hordaland fylkeskommune

Utkast til mandat for forprosjekt hurtigbåt Bergen-Ålesund

Bakgrunn

I dag går det snøggbåtrute mellom Bergen og Selje med ein frekvens på ein til to daglege avgangar i kvar retning. Reisa tek om lag 5 timar. Mellom Selje og Ålesund er det i dag ikkje hurtigbåttilbod.

Stad skipstunnel er fullfinansiert i Nasjonal transportplan (2018-23 med byggjestart i første seksårsperiode (2018-23). Bygging av Stad skipstunnel vil gjere det mogleg å etablere eit snøggbåtsamband mellom Nordfjord og Sunnmøre. Denne vil kunne «lime saman» Vestlandskysten, og vil kunne gje ein utvida bu- og arbeidsmarknadsregion mellom Ålesund og Nordfjord. Eit samband kan også ha stort potensiale for reiselivet. Verdien av nyskapt trafikk med hurtigbåt er rekna til å vere den største nyttekomponenten i den samfunnsøkonomiske analysen for Stad skipstunnel i følgje KS1 rapporten frå Holte Consulting og Pöyry.

Ut i frå denne bakgrunn har dei tre fylkeskommunane Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal løyvd midlar til utgreiing av eit mogleg snøggbåtsamband mellom Bergen og Ålesund i samband med realisering av Stad skipstunnel.

Samfunns mål for prosjektet

Knyte saman og bidra til utvida bu- og arbeidsmarknadsregionar langsetter Vestlandskysten.

Effektmål

- Avklare marknadsgrunnlag for eit hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund
- Skissere rutetilbod og finansieringsopplegg

Sentrale delmål:

- Utvikle eit konkurransedyktig konsept både for korte og lange turar
- Gje eit samanhengande rutenett med gode overgangsordningar med anna kollektivtrafikk, og med anna trafikk
- Avgrense miljøulempene og klimagassutslepp

Strategiske føringar

Utgreiinga skal ta utgangspunkt i dei strategiske føringane som ligg i fylka sine regionale planar og trafikkplanar for båt.

Arbeidet må koordinerast med utlysing av framtidige snøggbåtsamband i fylkeskommunane. Utgreiinga må ta omsyn til dette, og vurdere korleis dette kan løysast i praksis.

Utgreiingstema

Utgreiinga skal:

- Vurdere marknadssegment for båtsambandet
- Vurdere reisegrunnlag og transportbehov for sambandet.
- Estimere passasjergrunnlag, både totalt og på dei ulike delstrekningane.
- Utarbeide framlegg til rutestruktur med reisetider og anløpsstader. Det skal leggjast vekt på god tilknytning til anna rutenett (båtruter, ferje og buss) og til passasjerpotensiale.
- På overordna nivå vurdere behov for tiltak på anløpsstader, både eksisterande og eventuelle nye stader. Det skal i denne samanheng sjåast på:
 - Kaianlegg og teknisk infrastruktur inkludert energiforsyning
 - Tiltak på land, som ventareal, overgang til anna kollektivtrafikk, parkering og eventuelle servicetilbod.
- Vurdere kapasitetsbehov for båtane som skal trafikkere sambandet.
- Utgreie kva framdriftsteknologi og fartsnivå som kan vere aktuell for eit slikt samband.
- På overordna nivå estimere inntektsgrunnlag og kostnader til drift og investering.

Leveranse

Leveranse vil vere ein rapport med vurdering av marknadsgrunnlag og finansieringsopplegg for eit hurtigbåtsamband mellom Bergen og Ålesund. Rapporten skal kome med ei tilråding til om det bør etablerast eit hurtigbåtsamband på strekninga ut i frå ei vurdering av marknadsgrunnlag, kostnader, utslepp og andre miljøulemper. Rapporten vil inngå som beslutningsgrunnlag for fylkeskommunane og for Vestlandsrådet.

Organisering

Vestlandsrådet er prosjekteigar for prosjektet. Vestlandsrådet har ansvar for politisk koordinering og for å arbeide med rammevilkår for etablering av hurtigbåtsamband.

Fylkeskommunane har ansvar for å lyse ut sambandet, og har ansvar for planlegging og finansiering av tilbodet.

Styringsgruppe for prosjektet er samferdslegruppa til Vestlandsrådet, beståande av samferdsledirektørane. Ein av fylkeskommunane har ansvar for kontakt og dialog med konsulent under vegs. (MÅ AVKLARAST).

Oppdraget blir lyst ut som open anbodskonkurranse under nasjonal terskelverdi gjennom Doffin.

Leverandør må kome med framlegg til organisering og gjennomføring av arbeidsprosessen, inkludert medverknadsarenaer. Det må vere dialog under vegs med kommunane som er aktuelle for anløp, statsetatar og med reiselivsnæringa.

Framdrift

Prosjektet blir lyst ut i august 2018 med sikte på tildeling tidleg i september 2018. Leveringsfrist vert 1. februar 2019.