

# Vestlandsrådet

## MØTEINNKALLING

---

**Utvalg:** VESTLANDSRÅDET  
**Møtenr:** 3/14  
**Møtedato:** 27.11.2014      **Tid:** 09.00  
**Møtested:** Scandic Stavanger Airport hotell (rett ved Sola flyplass/Stavanger)

---

Eventuelt forfall meldes snarest til

Odd Erik Hansgaard på tlf 91322463, epost: [odd.erik.hansgaard@rogfk.no](mailto:odd.erik.hansgaard@rogfk.no) og til Vera-Britt Sommer på tlf 51516602, epost [vera.britt.sommer@rogfk.no](mailto:vera.britt.sommer@rogfk.no)

Sakspapirene sendes til vararepresentantene som informasjon.  
Varamedlemmer møter bare etter særlig innkalling.

Det er reservert rom på hotellet til de som har gitt beskjed.  
Skulle noen trenge rom nå, så må en henvende seg direkte til hotellet, tlf 51716400.  
*Hotellrom betales direkte til hotellet.*

Den enkelte ordner selv sine reisebilletter.

### Program

**0900-1000: Gruppemøter**

**1000-1010: Velkommen til ordfører i Stavanger og byråd fra Bergen**

**1010-1200: Invitasjoner:**

- ❖ Orientering om ny web-plattform og lagring av saker
- ❖ Orientering om Nordsjøkommisjonen
- ❖ Orientering om vestlandslandbruket
- ❖ Mulighetene på norsk vestlandsokkel og om «Johan Sverdrup»

**1200-1240: Lunsj**

**1240-1250: «Åpen halvtime»**

**1250-1500: Saksliste/saksnr**

- 12/14 Godkjenning av protokoll fra møte i Vestlandsrådet 190514
- 13/14 Meldinger til Vestlandsrådets møte 271114
- 14/14 Årlig handlingsplan for reiselivet 2014-2015
- 15/14 Cruisestrategi for Vestlandet
- 16/14 Reisepassordning for Vestlandet
- 17/14 Oppfølging av marin strategi på Vestlandet
- 18/14 Møteplan for Vestlandsrådet og AU for 2015
- 19/14 Vestlandsrådets rolle fram mot NTP 2018-2023
- 20/14 Filmmelding for Vestlandet

## SAKLISTE

<b>Saksnr.</b>	<b>Arkivsaksnr.</b>	<b>Tittel</b>
12/14	14/9731	GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE I VESTLANDSRÅDET DEN 19.05.2014.
13/14	12/9208	MELDINGER TIL VESTLANDSRÅDETS MØTE 27.11.2014
14/14	14/20310	ÅRLIG HANDLINGSPLAN FOR REISELIVET 2014-2015
15/14	14/20342	CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDET
16/14	14/6079	REISEPASSORDNING FOR VESTLANDET
17/14	13/20747	OPPFØLGING AV MARIN STRATEGI FOR VESTLANDET
18/14	14/20348	MØTEPLAN FOR VESTLANDSRÅDET OG AU 2015
19/14	14/20792	VESTLANDSRÅDETS ROLLE FRAM MOT NTP 2018-2023
20/14	14/20799	FILMMELDING FOR VESTLANDET

Eventuelt:

Stavanger, 20.11.2014

Ottar Brage Guttelvik  
fylkesrådmann

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-12/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

**GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE I VESTLANDSRÅDET DEN  
19.05.2014.**

---

Saksgang:	Møtesaksnr.:	Utvalg:	Møtedato:	Votering:
	12/14	VR	27.11.2014	

---

**Innstilling:**

Protokoll fra møtet i Vestlandsrådet den 19.05.2014 godkjennes.

**Saksutredning:**

**VR-sak 12/14: GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE I  
VESTLANDSRÅDET DEN 19.05.2014.**

---

---

**Trykte vedlegg:** Protokoll fra møte i Vestlandsrådet den 19.05.2014.

**Utrykte vedlegg:**

---

**Forslag til vedtak:**

Protokoll fra møtet i Vestlandsrådet den 19.05.2014 godkjennes.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-13/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## MELDINGER TIL VESTLANDSRÅDETS MØTE 27.11.2014

---

Saksgang:	Møtesaksnr.:	Utvalg:	Møtedato:	Votering:
	13/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

Meldingene tas til orientering.

Saksutredning:

**VR-SAK 13/14: MELDINGER TIL VESTLANDSRÅDETS MØTE 27.11.2014**

---

**Trykte vedlegg:** VEDLEGG 1: Referat fra videomøte i AU 130614  
VEDLEGG 2: Referat fra videomøte: AU i Vestlandsrådet 16.10.14  
VEDLEGG 3: Referat fra videomøte: AU-møte torsdag 061114

**Utrykte vedlegg:**

---

**Innhold:**

**M-sak 4/14 Referat fra AU-møte 130614**  
**M-sak 5/14 Referat fra ekstra AU-møte 161014**  
**M-sak 6/14 Referat fra AU-møte 061114**  
**M-sak 7/14 Notat om Vestlandslandbruket**  
**M-sak 8/14 Notat om Kyst-Mareano**

**M-sak 4/14 Referat fra AU-møte 130614**

SE VEDLEGG 1: REFERAT FRA VIDEOMØTE I AU 130614 KL 0900-0950

**M-sak 5/14 Referat frå ekstraordinært AU-møte 161014**

SE VEDLEGG 2: REFERAT FRA VIDEOMØTE: AU I VESTLANDSRÅDET 16.10.14  
KL. 10.00-11.15

**M-sak 6/14 Referat fra AU-møte 061114**

SE VEDLEGG 3: REFERAT FRA VIDEOMØTE: AU-MØTE TORSDAG 061114 KL  
1000-1045

**M-sak 7/14 Notat om Vestlandslandbruket**

Vestlandsbonden er offensiv og tilpasningsdyktig. Dei siste tiåra er det knapt ei einaste næring som kan vise til større produktivitsvekst og omstillingsevne enn landbruket, men likevel slit næringa med å halde oppe konkurransekrafta mot andre sektorar. Totalproduksjonen går ned, god matjord går ut av drift, og på mange gardsbruk er generasjonsskiftet eit kritisk punkt. Desse utviklingstrekk er endå tydlegare på delar av vestlandet enn for heile landet. Paradoksalt nok er gode tider med stor aktivitet i andre næringar isolert sett ei utfordring for landbruket. Det er

også ein del av totalbiletet at landbruket ved årtusenskiftet stod for 2,6 prosent av utgiftene på statsbudsjettet, no er det like over 1 prosent som går til landbruk.

### **Jordbruket på vestlandet er ein viktig del av norsk landbruk.**

Husdyrproduksjonar basert på grovfôr er ryggrada i jordbruket, og vestlandsfylka står for 40 % av mjølkeproduksjonen og 45 % av sauehaldet i Norge. Ved årtusenskiftet var det rundt 8400 aktive mjølkeproduksjonsbruk i vest. Halveringstida er rundt 10 år, og no er det færre enn 3700 att. Denne utviklinga heng tett saman med betydeleg vekst i olje- og gassrelatert næringsliv. Kostnadspresset i økonomien fortrengrer produksjon i andre næringar, og landbruket på vestlandet har fått føle dette enda sterkare enn andre. Det er ingen teikn til at utviklinga har stoppa opp, og det som skjer rundt vestlandsjordbruket bør heilt klart vere eit dagsaktuelt politisk tema.

**Jærlandbruket er den sterkaste grøne næringsklynga som finnes i landet.** Dei naturgitte føresetnadane er gode, og landbruksmiljøet er prega av investeringsvilje, innovasjonskraft og sterk intern konkurranse. Det grøne næringsmiljøet på Jæren står heilt framme nasjonalt, og er på mange måtar i ei særstilling. Utfordringane for bøndene nordover vestlandet er annleis, og i dette notatet har vi valgt å sjå særleg nøye på situasjonen for vestlandsjordbruket med unnatak av Jæren.

**Dei fire overordna måla for norsk landbrukspolitik** er god matsikkerheit, landbruk over heile landet, auka verdiskaping og miljørett og berekraftig produksjon. Det skal leggst til rette for ein variert bruksstruktur over heile landet, og det skal leggst vekt på bruk av nasjonale ressursar som grovfôr og beite (Meld. St. 9 2011-2012). Regjeringa har ikkje gitt signal om at ambisjonane er endra, og desse måla gir fortsatt styringssignal.

**Mjølkeproduksjonen står for meir enn halvparten av verdiskapinga.** Det er derfor særleg interessant å sjå på utviklingstrekka for mjølkeproduksjon på vestlandet opp mot nasjonale politiske ambisjonar.

Bedriftsøkonomien er naturlegvis den viktigaste drivaren. På syttitalet var 6000 kg mjølk /ku i året ein respektabel produksjon. No er gjennomsnittet nær 8000 og utviklinga går fort mot 9500 kg. Høgtytande kyr krev konsentrert fôr, og lokalt grovfôr blir erstatta med importert kraftfôr. Det importerte foret er i all hovudsak soya og mais, og blir henta frå Sør- og Nord-Amerika. For bonden er dette isolert sett lønsamt, men utviklinga står i direkte motsetnad til ambisjonen om landbruk over heile landet og å bruke nasjonale ressursar. Modellar for framskriving av produksjonen frå 7000 til 9000 kg mjølk viser at areal som svarar til alt grovfôr i Sogn og Fjordane blir "til overs". Konsekvensen av at gjennomsnittskua mjølkar meir, er at lokale ressursar blir erstatta med søramerikansk industrijordbruk.

Praktisk talt alle som investerer i mjølkeproduksjon satsar på robotmjølking. Roboten har kapasitet på 50 – 60 kyr, og teknologien gir i stor grad premissar for utviklinga. Kostnadane for kvar produsert liter blir mindre på store prosjekt, og når marginane er små blir dette ofte utslagsgivande. Rådgevarane i Tine konkluderer med at rammevilkåra ikkje opnar for investeringsprosjekt med færre enn 35 kyr. Gardsbruka på vestlandet er små - og kan berre unntaksvis gi grunnlag for buskarar på 40 - 50 kyr. Den som satsar på volum, er med få unnatak avhengig av å leige jord, og å

transportere fôr og gjødsel over store avstandar. Utbyggingsbruka på vestlandet har i gjennomsnitt 60 - 70 % leigd jord.

Framtida for landbruket er avhengig av at bonden finn det rekningsssvarande å investere.

Mjølkeproduksjonen er langsiktig og kapitalintensiv, og vestlandsbonden må få finansieringsmuligheiter til å utvikle garden med utgangspunkt i det lokale ressursgrunnlaget. Dersom det ikkje skjer, vil avstanden mellom politiske ambisjonar og den faktiske utviklinga bli større og større.

**Rammevikåra legg til rette for sterk strukturendring.** Mjølkeproduksjonen på vestlandet - som er karakterisert av små eigedomar og utfordrande topografi - vil møte betydelige utfordringar det neste tiåret. Vestlandsjordbruket er på sikt avhengig av at kanaliseringspolitikken blir ført vidare, og at mjølkekvotane blir omsett innanfor geografiske område med stort sett like utfordringar. Alternativet er at mjølkeproduksjonen på vestlandet meir eller mindre blir borte fram mot 2024.

**Vestlandsfylka har rundt halvparten av småfehaldet i landet.** Ein stor del av verdiskapinga blir henta frå ressursar i utmarka, og sauene gjer ein kjempejobb for å halde landskapet ope. For sauebøndene som for heile jordbruket er det inntektsmuligheitene som driv utviklinga. Bøndene må ha god nok økonomi til at dei kan handle langsiktig og finne det økonomisk forsvarleg å investere i garden. For mange sauebønder er beitetapa utfordrande. Marginane er små, og store tap på beite slår direkte ut på botnlinja. Tapsårsakene er fleire og samansette, men både rovvilt (hovudsakleg jerv), anaplasmose (flåttbåren sjukdom) og alveld er viktig. Det er gjort mykje for å finne tiltak mot alveld og anaplasmose, men det er fortsatt ein viktig jobb som står att. Dei regionale forskingsfonda er viktige for å finne løysingar for jordbruket. Det viktigaste tiltaket mot rovvilttap er tidleg nedsinking, men det er mangel på gode bygdenære beiteområde. Forvaltningsregimet for rovvilt gir rammer for sauene, og for bøndene er det viktig kvar sonegrensane går. I tillegg til den økonomiske sida av saka, har store dødstal på beite også ein etisk dimensjon.

**Vestlandsbonden er også skogeigar.** Det vart planta mykje på vestlandet på femti- og sekstitallet, og denne skogen er snart moden for hogst. Den kanskje største utfordringa blir å legge til rette for kostnadseffektiv transport frå hogstplass til foredling. Infrastruktur for transport står langt oppe på prioriteringslista for alle ledd i den skogbaserte verdikjeda. Flaskehalsane er knytt til restriksjonar på aksellast på offentleg veg, og til kapasitet for å skipe ut tømmeret på kjøp.

Kystskogbruket – som er samarbeidsorganet for fylka frå Vest-Agder til Finnmark – har dokumentert behovet for skogsbilvegar og tømmerkaiar i kvar einaste kommune. Sintef har rekna investeringsbehovet for tømmerkaiar til godt og vel 400 millionar kroner, og kommunale hovudplanar for skogsbilvegar viser at det er behov for å firedoble investeringane dei neste 20 åra. Dette svarar til eit årleg investeringsbehov på rundt 400 millionar kroner. Det siste statsbudsjettet viser heldigvis ein auke på tilskot til skogsbilvegar, men det er langt frå nok til å møte behovet på vestlandet.

**Nærøyfjorden og Geiranger er mellom fyrtårna i norsk reiseliv.** Landbruket i desse fjordlandskapa er naturlegvis ikkje typiske for vestlandsjordbruket, men det er ein god illustrasjon på koplinga mellom landbruk, kulturlandskap og reiseliv. Dei siste



åra har det kome fram mange føretak som lagar kvalitetsprodukt basert på lokale råvarer og lokale tradisjonar. Desse bedriftene har medverka til fornya oppmerksomheit rundt identitet og tradisjon, og har gitt reiselivsnæringa eit nytt bein. Velstelte bygder, lokal mat og reiselivet heng saman, men det er viktig å ikkje gløyme at det er det tradisjonelle landbruket som må ligge i botnen. Delar av landbruket treng reiselivet, men reiselivsnæringa treng landbruket endå meir.

**Arealpolitikken** må støtte opp om landbruket og legge til rette for framtidig matproduksjon. Perspektivet på arealforvaltninga må vere langsiktig, og ressursgrunnlaget må sikrast gjennom føreseieleg planlegging. Det er venta at etterspørselen etter jord blir større i nokre område, og svakare i andre – dette er ein naturleg konsekvens av konsentrasjon og klyngedanning. Der ligg også eit stort potensiale i omfordeling av leigejord i område med høg leigeandel og urasjonell struktur.

**Vestlandsbonden er offensiv og tilpassningsdyktig.** Dette notatet har fokus på grovførbaserte produksjonar, men det er berre delar av biletet. Jordbruket er allsidig, med nasjonalt leiande miljø på fleire område. Rogaland er heilt fremst på kraftforkrevjande dyrehald og på veksthusproduksjonar. Vestlandsfylka har sterke næringsklynger på frukt og bær, og foredlingsindustrien produserar kjente merkevarer. Vestlandsbonden kjem til å klare seg også framover, men han er avhengig av samspelet med storsamfunnet og politisk støtte. Utan politisk støtte og grep som sikrar differensierte vilkår avhengig av naturgrunnlaget, kan vestlandsjordbruket bli marginalisert.

**Gardsbruket treng bygda rundt, og lokalsamfunnet treng eit aktivt og synleg landbruk.** I ei tid med strammare krav til produksjonsvolum og kostnadskontroll har vestlandsjordbruket spesielt store utfordringar. Målet om berekraftig landbruk over heile landet forutsetter at bøndene må få rimeleg avkastning ved å investere i produksjonsanlegg som er tilpassa naturgrunnlaget. Landbruket er ei politisk næring, og kjem til å vere det. Svakare styring og bevisst flytting av makt frå politiske fora til marknad er også politikk.

### **M-sak 8/14 Notat om Kyst-Mareano**

Mareano programmet drevet av Havforskningsinstituttet, Statens kartverk og NGU har siden 2004 kartlagt havbunnen utenfor kysten. Samarbeidet har gitt Norge ny og nyttig kunnskap til bruk og forvaltning av havområdene utenfor Nordland, Troms og Finnmark. I tillegg er det fremskaffet store mengder data for vitenskapelige undersøkelser.

Tradisjonelt har dybde data vert knyttet til sjøverts navigasjon og produksjon av sjøkart. Teknologien for kartlegging har i midlertid utviklet seg dramatisk. Fra manuell kartlegging med vektlodd og enkle ekkolodd, til dagens it-baserte system med multistråle ekkolodd, sonar, laser fra fly, fjernstyrte undervannsfarkoster med video og seismikk som angir bunntype. Samfunnets behov for detaljert sjøbunnsinformasjon har endret seg i takt med denne utviklingen. Eksempel er olje- og gass sektoren med rørledninger og undervannsinstallasjoner, oppdrettsanlegg,

fiberkabler, brobygging, avanserte fiskerier med bunnredskap, oppdagelser av verneverdige korallforekomster, bruk av analysedata for øket forståelse av marine økosystem og militærstrategiske anvendelser. I tillegg trenger kommuner og fylker bedre data for å kunne utvikle beslutningsstøtteverktøy for kunnskapsbasert kystzoneplanlegging og forvaltning av marine bruks- og verneverdier.

Det er skissert en omfattende plan for å samle inn mer kunnskap om Norskekysten. Partene i det etablerte Mareano prosjektet har tatt initiativ til at kartleggingen ikke bare skal skje i åpen hav, men gå fra fjordbunnene til 1 NM (nautisk mil, 1,85 km) utenfor grunnlinjen. Et slikt Kyst Mareano prosjekt er beregnet til å koste ca 2,6 milliarder kroner. Flere departementer og regioner må være med på finansieringen. Beregninger fra Irland og USA, som har gjort det samme, viser at kartleggingen av Norskekysten vil skape verdier for ca. 15 milliarder kroner.

Vestlandet, som Norges viktigste marine og maritime region, vil både kunne være sentral bidragsyter for å løfte et slikt prosjekt og være den regionen i Norge som kan dra mest nytte og skape størst verdier av en slik kartlegging. Vestlandet har sentrale kunnskapsinstitusjoner for dette arbeidet.

Vi ser i hovedsak to utfordringer som må løses for å hente ut gevinstene ved kartleggingen

- Finansiering av prosjektet
- Deregulering av forsvarrets skjerming av høyoppløselige data

Hjemlet i lov om forsvarshemligheter er det et generelt forbud mot å gjengi dybdeinformasjon som har høyere oppløsning, eller avstand mellom dybdepunkt, enn 50 meter. Det kan altså produseres bunntopografikart med 50 meter rutestørrelse (grid).

I Mareanoprojektet fremgår det at det er mulig, og ønskelig, å produsere kart med ti ganger høyere nøyaktighet (5X5 meter grid). I tillegg vil det foreligge data med nærmest fotografisk oppløsning. Slike data er etter gjeldene rett i sikkerhetsloven klassifisert KONFIDENSIELT eller høyere. En vil derfor kunne hevde at Kyst Mareano ikke kan realiseres uten samtidig å oppheve det militært sikkerhetsmessig begrunnede forbudet.

Det kan argumenteres for at loven har et foreldet preg og at tiden er overmoden for å fjerne de sikkerhetsmessige bestemmelsene sett i lys av dataene sin samfunnsøkonomiske verdi. Videre kan en vise til en rekke land som har valgt å frigi detaljerte data.

Imidlertid er det en rekke muligheter i dagens regime, og det foreslås allerede unntak og oppmykninger i sikkerhetsloven.

- Forsvaret kan avgradere områder etter søknad. Dette innvilges normalt for mindre areal om det foreligger næringsinteresser eller forvaltningsmessig bruk. Imidlertid er dette i dag en tungvint prosedyre.
- Det foreslås unntak for offentlig arealplanlegging eller lovlig næringsvirksomhet. Unntaket vil gjelde mindre sjøområder, eksempelvis «noen kvadratkilometer, men ikke flere hundre, eller en hel fjord». Departementet vil gi nærmere bestemmelser for større områder
- Forenklet distribusjon og rask behandling ved at Kartverket kan klarere og sende ut kurante data uten å måtte gå via tillatelse fra forsvaret
- En foreslår at 50 meter regelen fortsatt skal gjelde, men at det kan gis lempeligere og mer detaljerte regler etter behov og vurdering
- Det er mulig å gjøre en rekke nyttige analyser basert på høyoppløselige multistråldata uten å publisere selve grunnlagsdataene. Resultatet av analysene, for eksempel bunntype, helling og strømforhold, kan fritt publiseres
- Det er enda ikke produsert gode bunntopografidata innen dagens lovlige kvaliteter (50X50 meter grid). Både næring og offentlig forvaltning vil ha gevinst av enkel tilgang på data på dette nivået

Et tilleggsmoment er at det i praksis har foregått en detaljert dybdekartlegging i regi av kunnskapsinstitusjoner og næring de siste 20 årene. Dette er muliggjort ved bruk av kommersielle kartplottingssystem særlig i fiskeflåten (Olex, MaxSea, TELchart med flere). Informasjonen deles åpent med andre brukere. Dette har vært kjent og foregått parallelt med at tilsvarende informasjon fra Kartverket er militært KONFIDENSIELT. Kartplottersystemene er nå blitt svært rimelige, nøyaktige og enkle. Disse vil få utbredelse også i private mindre båter. De er videre laget med tanke på å dele data via internett. En kan slik sett vurdere at detaljerte data over tid uansett vil bli produsert og distribuert, og derved at teknologiutviklingen på sikt vil vanskeliggjøre håndheving av forbud. Fram til nå benyttes egeninnsamlede data av denne typen uten tillatelse. Det vil allerede i dag bli en vesentlig ulempe for fiskeflåten om forbudet mot høyoppløselige data i gjeldene lov håndheves.

Den sikkerhetsfaglige vurderingen fra Justis og beredskapsdepartementet konkluderer at det fortsatt er behov for skjerming av høyoppløselige nasjonale dybdedata og at det skal knyttes straff til brudd på reglene. En viser til at kompromittering av data er irreversibelt og ugjenkallelig skadelig for rikets sikkerhet. Strategisk sett vil frigiving i følge fagmilitære utredninger redusere fortrinn i forsvarsevne i for eksempel undervannsbåt- og mineleggingsoperasjoner.

## Konklusjon

- Vestlandsrådet ønsker at arbeidet med marin kartlegging innenfor 1 NM ut forbi grunnlinjen starter snarest. Kartleggingen vil klart bidra til både videre næringsutvikling og mer bærekraftig plan- og forvaltning.
- Vestlandsrådet tar til etterretning at regionen har særlige militærstrategisk viktige områder som trenger beskyttelse av hensyn til rikets sikkerhet

- Vestlandsrådet ønsker at høyoppløselige data skal være offentlige og fri for bruk i så stor grad som forsvarsmessig forsvarlig. Vestlandsrådet ønsker en «speilvending» av dagens regime ved at det i dialog med forsvarsinteressene identifiseres hvilke områder på Vestlandet som kan nedklassifiseres og hvilke som fortsatt bør underlegges begrensning.
- Vestlandsrådet ønsker at oppstart av Kyst Mareano skal skje uavhengig av oppheving av sikkerhetsgradering. Prosjektet vil kunne utføre en rekke nyttige kartlegginger og analyser innenfor dagens sikkerhetsregime. Et etablert Kyst Mareano vil videre være en viktig kunnskapspart i utvikling av et mer hensiktsmessig og tidsriktig sikkerhetsklassifiseringssystem.

### **Anbefaling om videre innsats**

Vestlandsrådet og de enkelte fylkene ber i etablerte kontaktpunkt med sentrale politiske og administrative organ om oppstart av Kyst Mareano.

Det er naturlig at Vestlandsregionen er et prioritert område for oppstart ut fra potensiale for utvikling av næringsinteresser, kunnskapsbasert bærekraftig forvaltning og lokalisering av kunnskapsmiljø.

### **Forslag til vedtak:**

Meldingene tas til orientering.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-14/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## ÅRLIG HANDLINGSPLAN FOR REISELIVET 2014-2015

---

Saksgang:	Møtesaksnr.:	Utvalg:	Møtedato:	Votering:
	14/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

Vestlandsrådet godkjenner handlingsplan for reiseliv 2014 – 2015.

## Saksutredning:

### VR-sak 14/14: ÅRLIG HANDLINGSPLAN FOR REISELIVET 2014-2015

---

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

---

## Innleiing

«Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013 – 2020» vart vedtatt av Vestlandsrådet 16.09.2013. Vestlandsrådet vedtok også at det skal utarbeidast årlege handlingsplanar. Dette er første utgåve av ein «Handlingsplan for Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013 – 2020».

## Tiltaksområder i perioden 2014 – 2015.

Det er to tiltaksområder som peikar seg ut for inneverande periode og det er felles cruisestrategi for Vestlandet og Reisepass.

### Cruisestrategi for Vestlandet.

Cruisetraffikken generelt og til Vestlandet spesielt har dei seinare år auka kraftig og utgjør etter kvart ein viktig del av den totale reiselivsnæringa på Vestlandet. Denne veksten skapar nye moglegheiter for auka lønsemd og lokal verdiskaping i den landbaserte reiselivsnæringa, men det er også ei rekke utfordringar knytt til cruiseturismen.

Dei økonomiske ringverknadene og dei miljømessige konsekvensane av cruiseturismen er per i dag uklære og til dels dårleg dokumentert. Debatten om den økonomiske verdien for den landbaserte reiselivsnæringa og dei miljømessige konsekvensane er til tider ganske heftig og er viktige reiselivspolitiske spørsmål.

Utarbeiding av ein felles cruisestrategi på Vestlandet vil kunne gjere regionen meir slagkraftig og samkjørt. Cruisetraffikken på Vestlandet er stor i nasjonal målestokk (69% av det totale talet på anløp i 2013) og vil på grunn av sin styrke kunne påverke utforming av ein nasjonal cruisestrategi som bør kome.

Det blir derfor lagt fram eit forstudie til ein mogleg felles cruisestrategi for Vestlandet til behandling i Vestlandsrådet den 27. november. Forstudiet peikar på sentrale og relevante utfordringar og moglegheiter som vidare kan danne grunnlaget for arbeidet

med sjølve cruisestrategien. Utkastet til forstudiet er sendt breitt ut på høyring til sentrale aktørar innan reiselivsnæringa, landbaserte reiselivsaktørar, hamnevesen, og aktørar innan cruise. Vi har fått mange gode innspel frå aktørane som er innarbeidd i Forstudiet.

Viss Vestlandsrådet føl innstillinga og vedtar utarbeiding av ein felles cruisestrategi for Vestlandet, vil dette vere eit naturleg tiltak forankra i denne første Handlingsplanen. Utarbeiding av ein felles cruisestrategi for Vestlandet vil krevje mykje ressursar og involvere mange aktørar. Det er svært viktig at næringa blir breitt representert i dette arbeidet for å sikre at strategien får nødvendig forankring og legitimitet. Reiselivsrådgevarane i dei fire fylkeskommunane vil vere sentrale i dette arbeidet.

Sjå eiga sak « Forstudie – ein mogleg felles cruisestrategi for Vestlandsregionen» og vedlegg til saka som er til behandling i Vestlandsrådet 27. november.

### **Reisepass for Vestlandet**

Eit av måla i «Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013 – 2020» er «Eit saumlaust, offentleg transporttilbod tilpassa reiselivet med heilårsopne vegar til dei viktigaste reisemåla i landsdelen». Eit mogleg tiltak for å innfri dette målet er innføring av eit reisepass på Vestlandet. Dette var også eit av innspela frå Hordaland fylkeskommune da reiselivsstrategien vart sendt ut på høring.

For at tenester og pengeverdiar skal kunne sirkulere mellom ulike aktørar må det vere etablert eit avtaleverk som definerer produkt, pris, avrekningsrutinar, dokumentasjon, ansvar, kredittverdighet osv. Nasjonalt er det etablert ein organisasjon som heiter Interoperabilitetstjenester AS (IO) og ambisjonen er at dette selskapet skal bidra til å avrekne tenester mellom ulike aktørar. Ruter AS, NSB og fleire fylkeskommunar eig dette selskapet saman. Alle fire fylkeskommunane er med på eigarsida i dette selskapet. NSB og Ruter har allereie i dag nokre felles kortprodukt som blir avrekna gjennom denne sentralen og det blir no arbeidd for at verdikort frå ulike aktørar kan nyttast som eit nasjonalt betalingskort på buss og ferjer. Når IO har fått på plass dette, kan ein krysse fylkesgrensene basert på felles dataløysingar.

Sidan alle fire fylkeskommunane er med i IO så opnar det for ikkje berre eit reisepass på Vestlandet, men for eit nasjonalt reisepass. Det vil derfor vere lite hensiktsmessig å etablere eit eige reisepass berre for Vestlandet når IO opnar for moglegheita for ei nasjonal løysing. Dette har også vore diskutert av reiselivsrådgevarane i dei fire fylkeskommunane som meiner at dette vil vere den beste løysinga.

Sjå eiga sak om dette som er til behandling i Vestlandsrådet 27. november.

**Forslag til vedtak:**

Vestlandsrådet godkjenner handlingsplan for reiseliv 2014 – 2015.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*



# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-15/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDET

---

<b>Saksgang:</b>	<b>Møtesaksnr.:</b>	<b>Utvalg:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Votering:</b>
	15/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

- Vestlandsrådet ber om at det vert utarbeidd ein overordna cruisestrategi for Vestlandet som tek utgangspunkt i utfordringar og moglegheiter som er omtala i forstudiet utarbeidd av dei fire Vestlandsfylka. Cruisestrategien innarbeidas som ein del av «Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020».
- Vestlandsrådet løyver inntil kr. 300 000 til utarbeiding av felles cruisestrategi for Vestlandsregionen.
- AU/næringssjefkollegiet vert styringsgruppe for arbeidet og godkjenner endeleg mandat. Næringssjefkollegiet utgjer den daglege styringsgruppa og rapporterer til AU ved viktige høve i arbeidet.
- Styringsgruppa engasjerer ekstern hjelp i den grad ein treng det.

## Saksutredning:

### VR-sak 15/14: CRUISESTRATEGI FOR VESTLANDET

---

**Trykte vedlegg:** Forstudie: ein mogeleg felles cruisestrategi for Vestlandsregionen  
**Utrykte vedlegg:**

---

#### Cruisestrategi for Vestlandsregionen

*Cruisetraffikken er ein viktig del av reiselivsnæringa på Vestlandet. Omlag 70 % av all cruisetraffikk til Norge skjer i dei fire Vestlandsfylka. Cruisetraffikken til Vestlandsregionen har dei seinare åra auka kraftig, og utgjer etter kvart ein viktig del av den totale reiselivsnæringa på Vestlandet. Ein slik vekst skaper nye moglegheiter for auka lønsemd og lokal verdiskaping i den landbaserte reiselivsnæringa.*

*Problemstillingar og utfordringar knytt til cruiseverksemda i Vestlandsregionen har ulik karakter. Nokre problemstillingar kan best løysast lokalt, nokre er typisk nasjonale utfordringar og nokre er av ein slik karakter at det er naturleg å arbeide vidare med dei på eit regionalt plan. Desse vil også kunne vere utgangspunkt for ein regional strategi for korleis ein ønskjer å påverke og styre den framtidige utviklinga av cruisetraffikken til regionen.*

*Det vil kunne vere samlande og styrkande for regionen å ha ein klår og tydeleg strategi for kva ein vil oppnå og korleis ein vil påverke utviklinga i regionen knytt til cruise. Vestlandsregionen bør difor ha ein heilskapleg strategi for korleis ein vil påverke og styre utviklinga innan cruise. Ein felles Vestlands-strategi vil også gjere det mogeleg å legge føringar for og påverke utforminga av den nasjonale strategien.*

#### Innleiing

Hordaland Fylkeskommune gjennomførte hausten 2013 ein forstudie med formål å få fram relevante utfordringar og moglegheiter knytt til cruiseverksemda som kunne danna grunnlag for vidare arbeid med ein cruisestrategi for Hordaland. Ei tilråding frå forstudiet var at dei fire Vestlandsfylka bør ha ein heilskapleg strategi for korleis ein vil påverke og styre utviklinga innan cruise.

Forstudien med konklusjonar og tilrådingar vart handsama i møte mellom næringsssjefane i januar 2014. Tilrådinga om utarbeiding av ein felles forstudie for ein mogeleg felles Vestlandsstrategi fekk tilslutning frå næringsssjefane. Vinteren og våren 2014 har ein jobba regionalt med eit felles forstudie om saka der alle dei fire Vestlandsfylka har vore involvert. Det har vore gjennomført to felles møte der ein har diskutert sentrale problemstillingar og der ein også har hatt eksterne deltakarar med som representerte næringa, det offentlege og reiselivsorganisasjonane.

Utkast til ein felles forstudie for dei fire Vestlandsfylka blei i juni 2014 sendt ut til ein rekkje nærings-aktørar, bransjeorganisasjonar og offentlege instansar der ein spurde om innspel. Det var stort engasjement blant aktørane, og til saman kom det inn 26 innspel. Saman med innspel frå dei fire fylkeskommunane og næringsaktørar har ein no ein felles forstudie som kan danna grunnlag for eit vidare arbeid med ein samla cruisestrategi for Vestlandsregionen.

Forstudiet peikar på at ein felles Vestlandsstrategi vil kunne gjere regionen slagkraftig og gjere det mogeleg å legge føringar for og påverke utforminga av den nasjonale strategien. Ein Vestlands-strategi for cruise bør m.a. omhandle tema som berekraftig utvikling, auka lønsemd og krav til framtidig infrastruktur. Cruisestrategien bør innarbeidast i «Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020».

## Bakgrunn

Cruise som ferieform har globalt sett vakse kraftig dei seinare åra. Cruiseturismen har også hatt stor vekst i Europa og på nasjonalt nivå, og ei rekkje reisemål på Vestlandet er attraktive. Norge er med på lista over dei ti europeiske cruisedestinasjonane som blir mest besøkt. Med omlag 2,5 millionar innkomande passasjerar til Norges 40 cruisehamner, har den økonomiske betydninga av cruise i 2012 auka til omlag 4.5 milliardar kroner (588 millionar euro), ifølgje CLIA Europe si årlige gransking.

Cruisetrafikken til Vestlandsregionen har dei seinare åra også auka kraftig, og utgjer etter kvart ein viktig del av den totale reiselivsnæringa på Vestlandet. I 2013 hadde de 20 cruisehamnene på Vest-landet 1 515 cruiseanløp. Dette utgjer 69 % av det totale tal på anløp i Norge. Målt i tal på besøkande hadde Vestlandet 2 110 800 og dette utgjer 71 % av samla tal på cruisepassasjerar til Norge. Ein slik vekst skaper nye moglegheiter for auka lønsemd og lokal verdiskaping i den landbaserte reiselivsnæringa.

Ein finn store skilnader mellom dei 20 hamnene på Vestlandet som tek i mot cruiseskip, frå dei største cruisehamnene i Norge og til nokre av dei minst nytta cruisehamnene i Norge. Dette gjev sjølvsagt heilt ulike utfordringar og moglegheiter for dei ulike hamnene. Dei med størst bruk og intensitet har andre problemstillingar dei må handtere samanlikna med hamner som har mykje ledig kapasitet.

Vestlandsregionen er ein svært viktig del av det norske cruisetilbodet, og her skjer om lag 70 % av den totale cruiseverksemda i Norge. Dermed skjer også den største miljøbelastninga knytt til cruise på Vestlandet, samstundes som det er rimeleg å tru at ein tilsvarande del av verdiskapinga også skjer på Vestlandet. Det betyr vidare at Vestlandsregionen åleine har ein del av marknaden på ca. 5 % i Europa, medan heile Norge har ein samla marknadsdel på vel 7 %.

Reiselivsnæringa på Vestlandet står overfor ei rekke utfordringar knytt til cruiseturismen. Alt tyder på at cruise er og vil vere ein viktig del av reiselivet i Norge i

mange år framover. Spørsmålet blir difor korleis ein skal halde seg til dette. Skal ein la trafikken utvikle seg heilt utan restriksjonar, skal ein regulere cruisetrafikken og i tilfelle korleis, og skal ein leggje betre til rette for cruise som ein sentral del av norsk reiseliv ?

Dei økonomiske ringverknadene og dei miljømessige konsekvensane av cruiseturismen er uklåre og til dels dårleg dokumentert. Tilpassa infrastruktur og fysisk tilrettelegging for cruiseturisme krev nye og betre løysingar.

Hovudparten av cruiseanløp og dermed også talet på cruisepassasjerar kjem i høgsesongen, det vil seie i perioden juni-august. Sesongen har likevel dei seinare årene blitt utvida i begge ender slik at cruiseturismen no er nærast ein heilårsaktivitet i Norge. Slik bidrar cruiseturismen også til sesong-utviding, noko som er eit prioritert mål for norsk reiselivsnæring.

Sjølv om cruisenæringa legg att store summar i form av offentlege avgifter og gebyr og kjøp av tenester i hamner, er det undersøkingar som tyder på at cruiseturistane sitt forbruk på land i langt mindre grad bidreg til auka lønsemd og verdiskaping samanlikna med den landbaserte reiselivs-verksemda. Ei rekkje reiselivsbedrifter, til dømes innanfor innkvartering og servering, hevdar at cruiseturismen ikkje bidrar til auke i omsetning og lønsemd, men tvert imot representerer ein trugsel. Andre bedrifter, spesielt innanfor attraksjons- og opplevingssektoren, er derimot tydelege på at cruiseturismen er særskild viktig og avgjerande for deira lønsemd og verdiskaping.

Cruiseskip medfører forureining i form av utslepp av eksos og spillvatn. Mengde, omfang og skade-verknad av dette er forhold som bør belysast nærare. Vidare ser ein at cruisetrafikken til tider fører til overfylte turistattraksjonar og trengsel i by- og bygdebildet og på den måten representerer volum-forureining. Dette er for nokre reisemål i ferd med å bli et problem, også sett med lokalbefolkninga sine auge.

Debatten om den økonomiske verdien av cruisetrafikken for den landbaserte reiselivsnæringa og dei miljømessige konsekvensane er for tida sentral innanfor norsk reiselivsnæring. Det er framleis usikkert kor store dei økonomiske ringverknadene og dei miljømessige konsekvensane frå cruise-trafikken er. Samstundes rår det ei oppfatning om at vi som region og nasjon ikkje har ei bevisst nok haldning til korleis vi ynskjer å handtere cruisetrafikken.

Framover blir det difor viktig å fokusere på korleis aktørane i regionen og det offentlege verke-middelapparatet kan utnytte cruiseturismen betre slik at han i større grad bidrar til auka lokal verdiskaping og lønsemd, og skjer på en berekraftig måte.

## **Vurdering**

Nærings- og Handelsdepartementet gjennomførte i 2010 ei gjesteundersøking om cruiseturisme i Norge. Rapporten konkluderte med at cruiseturismen har stor betydning for økonomi og sysselsetjinga i Norge, særleg i byane og tettstadene langs Vestlandskysten. Det direkte forbruket frå cruise er i rapporten rekna til 2 milliardar

kroner årleg og at cruiseturismen står for om lag 13 % av utlendingars totale reiselivsforbruk i Norge. Rapporten peikar også på at det er eit potensial for auka forbruk og verdiskaping på land frå cruiseturismen.

Ein annan dimensjon knytt til verdiskaping og lønsemd frå cruiseturismen som ikkje har vore særleg framme i debatten, er spørsmålet om verdisetjing av norsk natur. Naturens verdi er sterkt under-vurdert, og mange meiner at reiselivsnæringa har mykje å tene på at ein viser større forståing for kor viktig naturkapitalen er. Dette krev igjen ei meir medviten haldning til ei berekraftig form for turisme.

Reiselivsnæringa er oppteken av dei miljømessige konsekvensane av cruisetrafikken til Norge. Spørsmålet om i kva grad cruiseturismen til Norge er berekraftig er sentralt i ein diskusjon som har spissa seg til den seinare tida. Reiselivsnæringa, som er ei næring med mange ulike aktørar, er delt i spørsmålet.

Det manglar god dokumentasjon på spørsmålet om i kva grad cruiseferie er ein reell konkurrent for dei primære målgruppene som dei landbaserte reiselivsaktørane, spesielt distriktshotella i fjordane, har. Framtidig cruisesatsing bør ikkje baserast på enkeltutspel og synsing, men heller på kunnskaps-baserte konsekvensutgreiingar der ein ser på verdiskapinga, om det er berekraftig verksemd og om ein har naudsynt infrastruktur.

Bruk av avgifter for å regulere cruisetrafikken til Norge vert trekt fram av fleire aktørar i bransjen. Mange meiner at ei passasjeravgift for å segle inn i fjordane vil kunne avgrense trafikken og at dette vil føre til at dei billigaste cruisetilboda forsvinn og dermed også passasjerar med låg kjøpekraft. På det viset kan ein avgrense talet på skip og passasjerar samstundes som ein rettar seg mot cruise-passasjerar som har råd til dyrare cruise, har betre kjøpekraft og kan bruke meir pengar i land.

Omfanget av cruisetrafikken til hamner i Vestlandsregionen er særst ulik, og dermed er også dei positive og negative konsekvensane frå cruisetrafikken ulik frå hamn til hamn. Av dette kan ein også sjå at meiningane og synspunkta omkring cruisetrafikken til Vestlandsregionen er særst ulik, mykje avhengig av korleis ein har nytte av denne verksemda. Dei fleste er einige i at cruisetrafikken til Norge må skje på ei berekraftig måte og at den landbaserte verdiskapinga og lønsemda må betrast. Kva som er berekraftig og kor tålegrensa går er det likevel ulike meiningar og oppfatningar om. Det er også ulike meiningar om kva som må gjerast med infrastrukturen knytt til den vidare cruise-verksemda i Vestlandsregionen.

Problemstillingar og utfordringar knytt til cruiseverksemda i Vestlandsregionen har ulik karakter. Nokre problemstillingar kan best løysast lokalt, nokre er typisk nasjonale utfordringar og nokre er av ein slik karakter at det er naturleg å arbeide vidare med dei på eit regionalt plan. Desse vil også kunne vere utgangspunkt for ein regional strategi for korleis ein ønskjer å påverke og styre den framtidige utviklinga av cruisetrafikken til regionen.

Reiselivsstrategien for Vestlandet 2013-2020 er ein overordna plan som inneheld ein hovudstrategi og fire delstrategiar. Planen omhandlar ikkje cruise som eige innsatsområde og seier ikkje noko spesifikt om at cruise skal vere eit satsingsområde eller korleis ein skal prioritera cruise som marknadsområde. Det vil kunne vere samlande og styrkande for regionen å ha ein klår og tydeleg strategi for kva ein vil oppnå og korleis ein vil påverke utviklinga i regionen knytt til cruise.

Visjonen for reiselivsnæringa på Vestlandet er «*Det mest berekraftige reisemålet i Europa, basert på lønsame og tilgjengelege naturopplevingar*», jfr. «*Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020*». Cruisetrafikken er ein viktig del av reiselivsnæringa på Vestlandet. Omlag 70 % av all cruisetrafiikk til Norge skjer i dei fire Vestlandsfylka. Vestlandsregionen bør difor ha ein heilskapleg strategi for korleis ein vil påverke og styre utviklinga innan cruise. Ein felles Vestlandsstrategi vil også gjere regionen slagkraftig og gjere det mogeleg å legge føringar for og påverke utforminga av den nasjonale strategien.

## Organisering

Arbeidet med ein strategi for cruise må forankrast grundig i kvar fylkeskommune og inkludere sentrale aktørar i reiselivsnæringa og i andre næringar som er nært knytt til cruiseverksemda på Vestlandet. Fylkesrådmannen vil derfor rå til at det vert etablert ei arbeidsgruppe for arbeidet med bakgrunn i næringsgruppa og med deltaking frå dei som til dagleg arbeidar med reiseliv/ cruise i dei einskilde fylkeskommunane. Det er vidare naturleg at AU/næringsssjefkollegiet i dei fire fylkes-kommunane blir styringsgruppe.

## Forslag til vedtak:

- Vestlandsrådet ber om at det vert utarbeidd ein overordna cruisestrategi for Vestlandet som tek utgangspunkt i utfordringar og moglegheiter som er omtala i forstudiet utarbeidd av dei fire Vestlandsfylka. Cruisestrategien innarbeidas som ein del av «*Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020*».
- Vestlandsrådet løyver inntil kr. 300 000 til utarbeiding av felles cruisestrategi for Vestlandsregionen.
- AU/næringsssjefkollegiet vert styringsgruppe for arbeidet og godkjenner endeleg mandat. Næringsssjefkollegiet utgjer den daglege styringsgruppa og rapporterer til AU ved viktige høve i arbeidet.
- Styringsgruppa engasjerer ekstern hjelp i den grad ein treng det.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-16/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## REISEPASSORDNING FOR VESTLANDET

---

<b>Saksgang:</b>	<b>Møtesaksnr.:</b>	<b>Utvalg:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Votering:</b>
	16/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

- Vestlandsrådet rår til at alle fylkeskommunane på Vestlandet tar del i det arbeidet som no skjer nasjonalt gjennom Interoperabilitetstjenester AS (IO), og opner for at fylkeskommunane gjennom IO lagar felles produkt som kan fremje enklare billettering og transport på Vestlandet.
- Vestlandsrådet vil difor ikkje rå til at det blir starta opp eit eige forprosjekt i regi av Vestlandsrådet for utgreiing om ein mogleg reisepass ordning for fylka på Vestlandet.
- Vestlandsrådet ser ikkje at det på kort sikt er forbetringspotensiale for fylkeskryssande pendlarar når det gjeld elektronisk betaling.

## Saksutredning:

### VR-sak 16/14: REISEPASSORDNING FOR VESTLANDET

---

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

---

#### Bakgrunn

I sak 0018/13 Reiselivsstrategi for Vestlandet 2013-2020 gjorde Vestlandsrådet følgjande vedtak:

- 1. Det bør utviklast eit felles reisepass for Vestlandet, der ein fritt kan reise med offentlig transport på tvers av fylkesgrenser. Det vil gjere det enklare å sy saman pakkar og bidra til auka aktivitet, spesielt i distrikta. Dersom det ikkje vert oppretta ei gruppe i Vestlandsrådsregi, vil Hordaland fylkeskommune etablere eit prøveprosjekt under Skyss som skal dekkje hele fylket.*

På bakgrunn av dette handsama Arbeidsutvalet bestående av dei fire fylkesordførarane AU-sak 20/13 «Utvikling av reisepass for Vestlandet». Notatet i tilknytning til saka tek opp fleire utfordringar knytt til eit felles reisepass. Mellom anna blir det vist til teknisk plattform, avtaleverk og rutinar for avrekning mellom aktørane. Det blir også synt til at det manglar eit formalisert samarbeid mellom fylkeskommunane når det gjeld fylkeskryssande ruteproduksjon og reiseaktivitet. Notatet tek også opp at det pågår eit arbeid nasjonalt som etter kvart, reint teknisk, opnar for fylkeskryssande samarbeid om billettprodukt. I notatet blir det påpeika at sjølv om det er teknisk mogleg vil det vere eit betydeleg arbeid å sjå til at ulike system fungerer slik som tenkt. Dette arbeidet vil vere så ressurskrevjande at reisepass aleine ikkje vil kunne forsvare ressursbruken. Reisepass må i tilfelle kom som ein del av ei breiare satsing.

Fylkesordførarane gjorde følgjande vedtak i AU saka:

- 1. Kort sikt: Det undersøkes om det er mulig å få til bedringer for viktige grupper av fylkesoverskridende pendlere når det gjelder elektronisk betaling; eventuelt at dette kombineres med sjablonmessig fordeling av inntektene.*
- 2. Lang sikt: En vurderer om det er mulig å utvikle felles reiseordninger basert på felles dataløsninger på Vestlandet.*
- 3. Saka tas for øvrig til orientering*



## Vurdering

### Forstudie

Det har i februar og mars 2014 vore fleire administrative møter mellom fylkeskommunane for å forberede ei sak om utvikling av eit felles reisepass for Vestlandet. Både samferdsel og næring har vore representert og eit resultat av desse møta er at Hordaland fylkeskommune har laga eit forslag til ein forstudie. Forslaget et vedlagt saka. Hordaland foreslår at følgjande spørsmål blir belyst i ein evt forstudie:

- Kartlegge turiststraumane i dag, kor går dei og kva volum utgjer dei.
- Analysere behova til dei feriereisande og deira preferanse for transport
- Kartlegge omfang og mogelege løysingar for fylkeskryssande pendlarar
- Samtaler med sentrale aktørar i næringa for å få frem problemstillingar og løysingsforslag
- Vurdere ei reint regional løysing eller tilknytning og samarbeid i det nasjonale samarbeidet
- Belyse problemstillingar knytt til tekniske plattformer, billetteringssystem, avtaleverk, pris, avrekningsordningar, felles innkjøp m.m.
- Avklare kva type produkt ein ser for seg å kunne utvikle
- Peike ut nokre strekkingar som kan vere pilotar
- Eigarforhold knytt til reisepassordning
- Sal og marknadsføring av ordninga

Hordaland fylkeskommune har anslått at eit slikt forprosjekt vil koste ca kr 300 000,-

### Teknisk plattform med ulike billetteringssystem i Vestlandsfylka

Alle vestlandsfylka har i løpet av dei siste åra anskaffa nye elektroniske billetteringssystem. Møre og Romsdal og Rogaland nyttar eit billetteringssystem kalla Fara. Sogn og Fjordane nyttar Mobitech, medan Hordaland nyttar Atron. Ingen av desse systema kan kommunisere direkte utan til dels omfattande ressursbruk.

Det har vore arbeid over fleire år med å standardisere dei tekniske plattformene slik at ulike billettssystem kan kommunisere. Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland hadde fellesprosjektet Reis i Vest som arbeidde for ein felles standard på Vestlandet. Dette prosjektet munna blant anna ut i at ein slutta seg til Staten sitt standardiseringsarbeid. Møre og Romsdal fylkeskommune har i sin kollektivstrategi for 2012-2021 sagt at ein vil samarbeide nasjonalt for gjennomgåande billettering over fylkesgrensene.

Statens vegvesen / vegdirektoratet har laga ei eiga handbok for elektronisk billettering, handbok 206. Denne handboka baserer seg på internasjonale standardar og inneheld retningsliner for elektronisk billettering i Norge. T.d. fungerer Autopass og ferjebilletteringssystema etter denne standarden.

Det vert og arbeid med ei handbok 107 som tek for seg rutedata, t.d. data for rutekunngjering. Dette arbeidet heng saman med arbeidet i handbok 206.

Dei fleste billettsystem i Norge er i større og mindre grad i tråd med handbok 206. Utviklinga går i retning av standardisering. Sjølv om standardane er på plass vil det likevel vere eit betydeleg arbeid for å kvalitetssikre at systema fungerer.

#### Avtaleverk og rutinar for avrekning mellom aktørane

For at tenester og pengeverdiar skal kunne sirkulere mellom ulike aktørar må det vere etablert eit avtaleverk som definerer produkt, pris, avrekningsrutinar, dokumentasjon, ansvar, kredittverdighet osv.

Nasjonalt er det etablert ein organisasjon som heiter Interoperabilitetstjenester AS (IO). Ruter AS (eigd av Oslo kommune/Akershus fylkeskommune), NSB og fleire fylkeskommunar eig dette selskapet saman. Alle fylkeskommunane i Vestlandsrådet er med på eigarsida. Ambisjonane er blant anna at dette selskapet skal bidra til å avrekne tenester mellom ulike aktørar. NSB og Ruter har allereie i dag nokre felles kortprodukt som vert avrekna gjennom denne sentralen, og det blir no arbeidd for at verdikort frå ulike aktørar kan nyttast som eit nasjonalt betalingskort på buss og ferjer.

Bruk av verdikort over grensene er første steg på veg mot gjennomgåande billettering over fylkesgrensene. Gjennom IO blir det opna for slik samordning, og fylkesrådmannen ser det som en fordel at alle fylkeskommunane på Vestlandet deltek i dette selskapet. Dette vil også opne for innføre andre fylkesoverskridande produkt der det er behov for det.

#### Fylkeskryssande kollektivtransport

Tabellane nedanfor beskriv mesteparten av fylkesoverskridande ruter, reiseaktivitet, operatør, kommersiell rute/ rute med tilskudd / billetteringssystem

	Rogaland	Hordaland	Sogn og Fj	MogR	S Tr.lag	Oppland	Buskerud	Telemark	Vest Agder
Rogaland									
Hordaland									
Sogn og Fjordane									
Møre og Romsdal									

## Fylkesoverskridende bussruter til/fra

	Operatør	Oppdragsgiver	Billett-system	Betalin g med bank / kreditt kort	Arbeids- pendling	Anbud	Netto kontrakt utgår
Mørebyene - Trondheim	Nettbuss	Møre og Romsdal fylkeskommune	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
Kr.sund Sunndalsør a Oppdal	Nettbuss	Møre og Romsdal Fylkeskommune	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
Åndalsnes Bjørli	Veøy Buss	Møre og Romsdal Fylkeskommune	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
Ålesund Stranda Stryn	Nettbuss	Møre og Romsdal/	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
	Nettbuss – frå 23.06.2014 Firda Billag buss	Sogn og Fjordane	Mobitech	Ja	Nei ?	Ja frå 23.06.20 14	2022
Ålesund Volda Nordfjordei d	Nettbuss	Møre og Romsdal	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
	Firda Billag Buss	Sogn og Fjordane	Mobitech	Ja	Nei	Nei	2016
Hareid Åheim Maurstad	Nettbuss	Møre og Romsdal	FARA	Ja	Nei	Nei	
	Nettbuss/Frå 23.06.2014 Møre og Romsdal fylkeskommune	Sogn og Fjordane	Mobitech	Ja	Nei	Nei	2014
Sand - Røldal	Suldal Billag Buss AS	Rogaland fylkeskommune	FARA	Nei	Skole	NEI	Skal ikke legges ut på anbud
Haugesund - Etne	Tide	Rogaland fylkeskommune	FARA	Nei	Skole	Ja	30.6.17
Haugesund - Oslo/Skien	Tide m.fl. (Haukeliekspre s)	Kommersiell	?	Ja			
Haugesund - Bergen	Tide m.fl. (Kystbuss)	Kommersiell	?	Ja			
Haugesund - Bergen	Nettbuss (Nettbuss4you)	Kommersiell	?	Nettba sert			
Haugesund	Nobina	Hordaland					

- Stord		fylkeskommune					
Ølen - Odda	Nobina	Hordaland fylkeskommune					
Mørebyene - Trondheim	Nettbuss	Møre og Romsdal fylkeskommune	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
Kr.sund Sunndalsør a Oppdal	Nettbuss	Møre og Romsdal Fylkeskommune	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
Åndalsnes Bjørli	Veøy Buss	Møre og Romsdal Fylkeskommune	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
Ålesund Stranda Stryn	Nettbuss	Møre og Romsdal/	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
		Sogn og Fjordane					
Ålesund Volda Nordfjordei d	Nettbuss	Møre og Romsdal	FARA	Ja	Nei	Nei	2015
		Sogn og Fjordane					
Hareid Åheim Maurstad	Nettbuss	Møre og Romsdal	FARA	Ja	Nei	Nei	
		Sogn og Fjordane					

### Fylkeskryssande dagpendling og løysingar på kort sikt

Av tabellane ser ein at den fylkeskryssande dagpendlinga er svært avgrensa. Mesteparten av denne pendlinga går på ekspressbussar som mellom anna har betalingmoglegheiter for bankkort og kredittkort. Fylkesrådmannen kan difor ikkje sjå at det på kort sikt er behov for å undersøke om det er mogleg å få til betringar for viktige grupper av fylkesoverskridende pendlarar når det gjeld elektronisk betaling.

### Fylkeskryssande kollektivreiser på lang sikt

For at tenester og pengeverdier skal kunne sirkulere mellom ulike aktørar må det vere etablert eit avtaleverk som definerer produkt, pris, avrekningsrutinar, dokumentasjon, ansvar, kredittverdighet osv. Sekskapet Interoperabilitetstjenester AS (IO) er etablert for å ta hand om avrekning av billettinntekter mellom ulike aktørar, nasjonalt. Både Ruter, NSB og dei fleste fylkeskommunane er med i dette selskapet. Når IO har fått på plass naudsynte prosedyrer og plattformer, kan ein reise fylkeskryssande basert på felles dataløysingar. Dette vil også på sikt bidra til å løyse reisepassutfordringane på Vestlandet.

### **Fylkesrådmannen si tilråding**

Fylkesrådmannen syner til at det nasjonale prosjektet i regi av IO på sikt vil få billetteringssystema i Vestlandsfylka til å «snakke saman». Fylkesrådmannen vil derfor fråråde at det blir starte eit forprosjekt for utgreiing om ein mogleg reisepass ordning for fylka på Vestlandet no.

#### **Forslag til vedtak:**

- Vestlandsrådet rår til at alle fylkeskommunane på Vestlandet tar del i det arbeidet som no skjer nasjonalt gjennom Interoperabilitetstjenester AS (IO), og opner for at fylkeskommunane gjennom IO lagar felles produkt som kan fremje enklare billettering og transport på Vestlandet.
- Vestlandsrådet vil difor ikkje rå til at det blir starta opp eit eige forprosjekt i regi av Vestlandsrådet for utgreiing om ein mogleg reisepass ordning for fylka på Vestlandet.
- Vestlandsrådet ser ikkje at det på kort sikt er forbettringspotensiale for fylkeskryssande pendlarar når det gjeld elektronisk betaling.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

## OPPFØLGING AV MARIN STRATEGI FOR VESTLANDET

<b>Saksgang:</b>	<b>Møtesaksnr.:</b>	<b>Utvalg:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Votering:</b>
	17/14	VR	27.11.2014	

### Innstilling:

Deler av «Marin Strategi for Vestlandet» vert implementert i handlingsplanen til VestMarin. Det skal jobbast med eitt eller to handlingspunkt/tiltak per år. Ved behov kan det brukast eksterne miljø til utføring av utreiingar t.d. bestilling av rapportar og liknande. Dette er ein ekstrakostnad som enten Vestlandsrådet eller fylkeskommunen handsamar spesielt i kvart tilfelle.

For 2014 vert følgjande tema prioritert:

1. «Akvakulturkompetanse på Vestlandet»:
  - Tilrettelegging av «Y-vegen»<sup>1</sup> og andre studieløp for marine kandidatar på fleire høgskular på Vestlandet og i Noreg
  - Tidsperiode 2 år
2. «Kyststressurforvaltning – marin verdiskaping»:
  - Oppfølging av sak om Kyst-Mareano jf. vedtak i Vestlandsrådet 19. mai, sak 10/14 Kartlegging av kystsona i Noreg – Kyst-Mareano
  - Fortsetter i 2015
3. Vestlandsrådet er innstilt på å bidra med prosjektmidlar for å finansiere utgreiingar og rapportar.

<sup>1</sup> Y-vegen er moglegeita for opptak til studiar på universitet- og høgskular for studentar utan generell studiekompetanse eller forkurs, føresat relevant fagbrev, svennebrev eller yrkeskompetanse frå vidaregåande skule. Det er per i dag er det berre Universitetet i Nordland (studie Havbruksdrift og leining) og Høgskolen i Ålesund (studie Biomarin innovasjon) som tilbyr denne typen opptak for marine fag.

## Saksutredning:

### VR-sak 17/14: OPPFØLGING AV MARIN STRATEGI FOR VESTLANDET

---

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

---

#### Bakgrunn

Vestlandsrådet vedtok tysdag 3. desember i sak 26/13 «Marin Strategi for Vestlandet», ein strategi for «Vestlandsrådet sitt engasjement for marin sektor og sjømatnæringa 2014-2020».

Den overordna målsetjinga i strategien er «*Ei marin klynge i verdsklasse*», følgd opp av fire delmål.

1. Samferdsle og kunnskapsbasert forvalting
2. Forsking
3. Marin rekruttering og kompetanse
4. Internasjonalisering og marknadsorientering

Vidare er det lista opp to til fire prioriterte innsatsområde innanfor dei ulike delmåla.

#### Oppfølging

For å operasjonalisere og oppnå målsettingane i strategien bør det prioriterast nokon handlingspunkt ev. skissere tiltak som kan medverke til å løyse utfordringane som er skildra i strategien. Tiltak som ikkje kan løysast innan dei einskilde fylka aleine bør prioriterast, og aktiviteten bør fokuserast om ein til to aktivitetar i året.

Sidan Vestlandsrådet aleine har avgrensa økonomiske og menneskelege ressursar kan ein tenke seg fleire løysingar for oppfølging av strategien, avhengig av kva aktivitetsnivå politikarane i Vestlandsrådet ynskjer å legge opp til.

1. Saker eller innspel på tema som er omtalt i strategien vert handsama av Vestlandsrådet når dei dukkar opp. Dette er ei passiv tilnærming, og krev få ressursar frå sekretariatet.
2. Hovudansvaret for oppfølging av «Marin Strategi for Vestlandet» vert delegert til:
  - a) Ekstern fasilikator
  - b) Fylkeskommunane
  - c) Ein kombinasjon av a) og b).

- a) I AU - sak 14/13 frå Vestlandsrådet og partnerskap vart det gjort følgjande vedtak:
- I tillegg til samarbeidet med Næringsforum Vest tas det kontakt med Fiskeriforum Vest og Maritimt Forum med hensikt å opprette et samarbeid.
  - Det tas kontakt med FoU-miljøene på Vestlandet med målsetting å utvikle et samarbeid med Vestlandsrådet.

Bakgrunnen for vedtaket var eit ynskje om å samarbeide med fagorganisasjonar som dekker heile Vestlandet innan viktige saksfelt. Marin vart her peika ut som eit viktig saksfelt, og *Fiskeriforum Vest* vart dratt fram som ein samarbeidspartnar innan det marine feltet

- b) Fylkeskommunen vert ein part i oppfølginga av strategien. Dette krev at fylkeskommunen set av ressursar, i hovudsak i form av rådgjevarapparatet, som jobbar fram ein handlingsplan og som i etterkant kan jobbe med ei eller fleire tiltak som vert teke opp i strategien. Her visast det til vedtak gjort i næringsgruppa 24. juni 2011, sak 13/2011:

- Det etableres et samarbeid om marin sektor mellom fylkene på Vestlandet. Samarbeidet benevnes «Vestlandssamarbeidet – marin satsing».<sup>2</sup> Tema for samarbeidet er: sjømat, fiskeri, bioteknologi og havbruk.
- Det forutsettes at samarbeidet også løfter frem næringspolitiske saker som kan bidra til politikktutforming innen marin sektor.

- c) Fylkeskommunen vert ein part i oppfølginga av strategien i lag med ein ekstern fasilitator.

## Vurdering

Ei passiv tilnærming jf. alternativ 1 vil i liten grad bidra til å løfte fram og underbygge marin sektor og sjømat for Vestlandet. Dette underbygger arbeidet med den marine strategien, og ei aktiv tilnærming av «Marin Strategi for Vestlandet» vert vurdert som den mest hensiktsmessige.

Det er fleire måtar å gjennomføre ei aktiv tilnærming av strategien. Vestlandsrådet kan bl.a. leggje oppfølginga av den marine strategien til eksternt fagmiljø, jf. alternativ 2 a). Alternativet betyr at det må setjast av midlar til lønning av eksternt fagmiljø, i tillegg til at det må bereknast kostnader til utføring av tiltak. Fylkeskommunane treng ikkje involverast i stor grad om ein vel denne tilnærminga. For Vestlandsrådet vil bruk av ekstern prosjektleiar til oppfølging av «Marin Strategi for Vestlandet» bety at det må setjast av midlar til lønning av eksternt fagmiljø. Kostnader er estimert til NOK 150-250 000,- per år.

---

<sup>2</sup> VestMarin



Alternativ 2 b) skisserer ei løysing der fylkeskommunane aleine tek ansvaret med oppfølginga av strategien. Dette ut frå at det bl.a. vert vurdert som viktig at strategien vert forankra i gjeldande regionale styringsdokument/verdiskapingsplanar så langt det lar seg gjere. Samtidig vert det vurdert som viktig at fylkeskommunane tek eigarskap til strategien, i regi av strategien er vedtakte og forankra i samarbeidsrådet mellom Vestland fylke, Vestlandsrådet. Dette alternativet krev at det vert sett av tilstrekkeleg med personalressursar frå fylkeskommunane.

Eit fjerde alternativ, 2c), er ein kombinasjon av alternativa 2a) og 2b). I dette alternativet må fylkeskommunen engasjere seg i arbeidet med strategien, samtidig som det ved behov vert engasjert eksternt miljø til utføring av tenester (t.d. bestilling av rapportar og liknande). Dette vil truleg bety at fylkeskommunen kan bruke litt mindre personalressursar enn i alternativ 2b).

Det vert vurdert som viktig at fylkeskommunen til ei viss grad vert engasjert i gjennomføringa av den marine strategien til Vestlandsrådet. For fylkeskommunen betyr denne løysinga at det må setjast av tid til å jobbe med konkrete handlingspunkt/tiltak. Det vert også vurdert som viktig at det i særskilde tilfelle kan nyttast eksterne miljø eller løyvingar til utføring av utreiingar, t.d. bestilling av rapportar og liknande. Dette kan verte ein ekstrakostnad som enten Vestlandsrådet eller fylkeskommunen må handsame fortløpande ved behov. Vestlandsrådet har sett av NOK 200 000,- til oppfølging av marine prosjekt i 2014.

«Marin strategi for Vestlandet» involverer fleire sektorar innan fylkeskommunane sit verkeområde, bl.a. FoU, samferdsle, internasjonal, utdanning og marin. Det er viktig at alle sektorane vert involvert i oppfølginga av strategien, og næringssektorkollegiet bør derfor ha det operative ansvaret for koordinering og informasjonsutveksling mellom sektorar. Samtidig er dette ein marin strategi, og det marine rådgjevarapparatet i fylkeskommunane bør derfor koplatt på i oppfølginga av sjølve strategien uavhengig av sektor.

For marin sektor er det allereie etablert eit fylkesovergripande samarbeid, «Vestlandssamarbeidet – marin sektor» (VestMarin). Arbeidsgruppa i VestMarin består av det marine rådgjevarapparatet i dei fire fylkeskommunane, i tillegg til ein representant frå FHL og ein frå Innovasjon Norge. Styringsgruppa i VestMarin er næringssektorfane. Det vert vurdert som naturleg at «Marin Strategi for Vestlandet» vert koordinert med oppgåvene til denne gruppa, som for øvrig utarbeida den marine strategien for Vestlandsrådet.

Vestlandsrådet gjeve signal om at det er ynskje om å jobbe med: «Akvakulturkompetanse på Vestlandet» og «Kystressursforvaltning – marin verdiskaping». Dette fell saman med delmål 3 Marin rekruttering og kompetanse, og delmål 1 Samferdsle og kunnskapsbasert forvaltning» i den marine strategien.

## Konklusjon

Deler av «Marin Strategi for Vestlandet» vert implementert i handlingsplanen til VestMarin. Det skal jobbast med eitt eller to handlingspunkt/tiltak per år. Ved behov kan det brukast eksterne miljø til utføring av utreiingar t.d. bestilling av rapportar og liknande. Dette er ein ekstrakostnad som enten Vestlandsrådet eller fylkeskommunen handsamar spesielt i kvart tilfelle.

For 2014 vert følgjande tema prioritert:

1. «Akvakulturkompetanse på Vestlandet»:
  - Tilrettelegging av «Y-vegen»<sup>3</sup> og andre studieløp for marine kandidatar på fleire høgskular på Vestlandet og i Noreg
  - Tidsperiode 2 år
2. «Kystressurforvaltning – marin verdiskaping»:
  - Oppfølging av sak om Kyst-Mareano jf. vedtak i Vestlandsrådet 19. mai, sak 10/14 Kartlegging av kystsona i Noreg – Kyst-Mareano
  - Tidsperiode ut 2014.

## Forslag til vedtak:

Deler av «Marin Strategi for Vestlandet» vert implementert i handlingsplanen til VestMarin. Det skal jobbast med eitt eller to handlingspunkt/tiltak per år. Ved behov kan det brukast eksterne miljø til utføring av utreiingar t.d. bestilling av rapportar og liknande. Dette er ein ekstrakostnad som enten Vestlandsrådet eller fylkeskommunen handsamar spesielt i kvart tilfelle.

For 2014 vert følgjande tema prioritert:

- .1 «Akvakulturkompetanse på Vestlandet»:
  - Tilrettelegging av «Y-vegen»<sup>4</sup> og andre studieløp for marine kandidatar på fleire høgskular på Vestlandet og i Noreg
  - Tidsperiode 2 år

---

<sup>3</sup> Y-vegen er moglegheita for opptak til studiar på universitet- og høgskular for studentar utan generell studiekompetanse eller forkurs, føresat relevant fagbrev, svennebrev eller yrkeskompetanse frå vidaregåande skule. Det er per i dag er det berre Universitetet i Nordland (studie Havbruksdrift og leining) og Høgskolen i Ålesund (studie Biomarin innovasjon) som tilbyr denne typen opptak for marine fag.

<sup>4</sup> Y-vegen er moglegheita for opptak til studiar på universitet- og høgskular for studentar utan generell studiekompetanse eller forkurs, føresat relevant fagbrev, svennebrev eller yrkeskompetanse frå vidaregåande skule. Det er per i dag er det berre Universitetet i Nordland (studie Havbruksdrift og leining) og Høgskolen i Ålesund (studie Biomarin innovasjon) som tilbyr denne typen opptak for marine fag.

- .2 «Kystressurforvaltning – marin verdiskaping»:  
Oppfølging av sak om Kyst-Mareano jf. vedtak i Vestlandsrådet 19. mai, sak  
10/14 Kartlegging av kystsona i Noreg – Kyst-Mareano  
Fortsetter i 2015
- .3 Vestlandsrådet er innstilt på å bidra med prosjektmidler for å finansiere  
utgreiingar og rapportar.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-18/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## MØTEPLAN FOR VESTLANDSRÅDET OG AU 2015

---

Saksgang:	Møtesaksnr.:	Utvalg:	Møtedato:	Votering:
	18/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

Foreslått møteplan for 2015 vedtas.

## Saksutredning:

### VR-sak 18/14: MØTEPLAN FOR VESTLANDSRÅDET OG ARBEIDSUTVALGET (AU) 2015

---

Trykte vedlegg:  
Utrykte vedlegg:

---

#### Vestlandsrådet

Måned	Dato	Sted	Merknad
Februar	To 05.02.15	Gardermoen	
Mai	To 28.05.15	Bergen	
November	To 05.11.15	Sogn og Fjordane	

Møtene begynner normalt kl 0900 med gruppemøter og rådsmøte mellom kl 1000-1500.

#### AU

Måned	Dato	Tid	Sted
Januar	Fr 16.01.15	1000-1100	Telefon-/Video-møte
Mars	To 19.03.15	0900-1000	Telefon-/Video-møte
Juni	Fr 12.06.15	1000-1100	Telefon-/Video-møte
September	To 10.09.15	1000-1100	Telefon-/Video-møte
Desember	Fr 11.12.15	1000-1100	Telefon-/Video-møte

**Forslag til vedtak:**

Foreslått møteplan for 2015 vedtas.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-19/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## VESTLANDSRÅDETS ROLLE FRAM MOT NTP 2018-2023

---

<b>Saksgang:</b>	<b>Møtesaksnr.:</b>	<b>Utvalg:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Votering:</b>
	19/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

1. Vestlandsrådet ber om at det i løpet av 2015 blir utarbeidd eit samla innspelsdokument til NTP 2018 – 2027 frå Vestlandsrådet.
2. Vestlandsrådet ber om undervegs-rapport(ar) i arbeidet
3. Vestlandsrådet gir sin tilslutning til at konsulentar kan leigast inn til skrivearbeidet.
4. Vestlandsrådet ber om at det blir utarbeidd ei eiga sak om korleis Vestlandsrådet skal påverke framtidige Nasjonale transportplanar.

## Saksutredning:

### VR-sak 19/14: VESTLANDSRÅDETS ROLLE FRAM MOT NTP 2018-2023

---

**Trykte vedlegg:** Rullering av Transportplan 2007-2019 Vestlandsrådet. Forankring, planstatus og prosesskrav

**Utrykte vedlegg:**

---

#### Bakgrunn

Det har vore diskutert om tida er komen for å utarbeide ein ny versjon av Transportplan Vestlandet. Det er venta at neste Nasjonal transportplan(NTP) blir lagt fram våren 2016, og innan da er det viktig at Vestlandsrådet har eit grunnlag for sin uttale til dokumentet.

Saka har vore diskutert i den administrative samferdselsgruppa, og gruppa har skreve eit notat om tre mulege måtar for Vestlandsrådet til å forankre sin uttale til komande Nasjonal Transportplan på til AU-sak 12/14.

#### Revisjon av Transportplan Vestlandsrådet 2007-2019

Hensikta med Vestlandsrådet sin transportplan er ikkje å utforme eigen transportpolitikk, men å synleggjere felles satsingsområder på Vestlandet i samsvar med fylkesvise regionale transportplanar. Den overordna transportplanlegginga etter bestemmelsane i plan- og bygningsloven blir gjennomført innanfor regionale transportplanar i den enkelte fylkeskommune

Møre og Romsdal fylkeskommune har utarbeidd eit notat (vedlegg 1) der Vestlandsrådet si rolle i forhold til plan- og bygningsloven blir drøfta. Notatet konkluderer med at det må tolkast slik at det er dei same prosesskrava til planarbeid i regi av Vestlandsrådet som det er til planarbeid i regi av kvar enkelt fylkeskommune. Dersom det er ønske om ein revisjon av transportplana blir det foreslått at det, i tillegg til at det blir gjennomført ein planprosess i Vestlandsrådet, også blir gjennomført prosessar internt i kvar enkelt fylkeskommune. Vestlandsrådet sitt planarbeid må vere i tråd med dei allereie vedtekne planar i fylkeskommunane. Dette for at prosesskrava i plan og bygningslova skal vere oppfylt.

#### Nytt handlingsprogram

Gjeldande handlingsprogram er datert 2012-2015. Utarbeiding av eit nytt og oppdatert handlingsprogram vil krevje at vi på nytt spisser innhaldet i Transportplana inn i eit handlingsprogram for 2018-2021. Dette dokumentet må på same måte som tidlegare syne kva som er gjort og kva som ikkje er levert ift til førre NTP og syne kva Vestlandsfylka ønskjer seg av mål og tiltak knytt til neste NTP rullering.

Utarbeiding av eit nytt handlingsprogram krev ikkje at vi startar eit nytt planarbeid, noko som betyr at vi ikkje er forplikta til å følgje krav i PBL.



## Innspelsdokument til NTP frå Vestlandsrådet

Møre og Romsdal fylkeskommune samarbeider også nordover med Sør- og Nord-Trøndelag. I dette samarbeidet er det utarbeidd ein regional transportplan for Midt-Norge. Det er lagt fram ei sak for fylkestinget i juni i dei tre fylka, der administrasjonane tilrår at vi ikkje reviderer transportplana med tanke på NTP 2018-2027, men startar arbeidet med å utarbeide eit felles innspelsdokument. Eit felles saksframlegg i dei tre fylka skisserer ein prosess for eit slikt innspelsdokument.

Eit slikt innspelsdokument kan utarbeidast utan at vi startar eit nytt planarbeid, noko som betyr at vi heller ikkje med den framgangsmåten er forplikta til å følgje krav i PBL.

## Behandling i AU

For å kunne gi ein uttale til NTP 2018-2027 bør Vestlandsrådet ha eit grunnlag for sin uttale til komande NTP ferdig hausten 2015. Det er venta at komande NTP blir sendt på høyring tidleg i 2016. Det er derfor på tide å vurdere på kva måte Vestlandsrådet skal lage grunnlaget for sin uttale.

Ei revidering av transportplan for Vestlandsrådet vil vere ressurskrevjande, og det vil vere vanskelig å kome i mål med ei slik plan hausten 2015. Ein god prosess som sikrar medverknad og forankring i dei fire fylka, parallelt med behandling i Vestlandsrådet, vil vere krevjande å få til innan denne tidsramma.

Gjeldande handlingsprogram har gyldigheit 2012-2015, slik at eit oppdatert handlingsprogram med gyldigheit 2018-2021 kan vere eit alternativ. Ein slik prosess vil det vere nødvendig å leie inn konsulentbistand til, og vil også vere noko krevjande med tanke på den korte tida vi har til rådighet. Revisjon av Vestlandsrådet sitt handlingsprogram for NTP-perioden 2018-2021 må ta utgangspunkt i ein «plan» innanfor same tidshorisont. Eksisterande transportplan for Vestlandsrådet strekk seg fram til 2019. Det bør derfor ikkje utarbeidast eit handlingsprogram aleine, utan også å revidere transportplanen.

Notatet frå Samferdselsgruppa til AU knytt til sak 12/14 skisserer tre mulegheiter for Vestlandsrådet sitt grunnlag for innspel til NTP. Gjeldande transportplan har varigheit til 2019, slik at det er også tid for å drøfta kva retning Vestlandsrådet ønskjer å gå i framover. Korleis Vestlandsrådet skal påverke framtidige Nasjonale transportplaner må drøftast i ei eiga sak.

Det er venta at utkast til Nasjonal transportplan 2022-2031 blir lagt fram i 2020. Noko som betyr at Vestlandsrådet innan den tid må ha utarbeidd ei ny transportplan. Dette betyr at ein eventuell ny transportplan for Vestlandsrådet må vere ferdig hausten 2019.

Samferdselsgruppa tilrår i sitt notat at det blir utarbeidd eit felles innspelsdokument i denne fasen. Gruppa ser at ein nå er i ei slags mellomfase der det no er på tide å vurdere ein revisjon av Transportplan for Vestlandsrådet. Ein revisjon bør ha eit tidsperspektiv som sikrar medverknad og grundig gjennomgang av dei ulike tema vi ønskjer å fokusere på. Samferdselsgruppa er redd for at det er for kort tid med tanke på komande NTP, og tilrår derfor at arbeidet med ein eventuell revidering blir starta

slik at plana er vedtatt rettidig for innspel til NTP 2022-2031. Noko som inneber at ei ny plan må/bør blir vedtatt hausten 2019.

Det kan argumenterast for at Vestlandsrådet ikkje har behov for ein løpande transportplan, men heller i større grad reindyrke si transportpolitiske rolle inn mot utarbeidinga av Nasjonal transportplan kvart 4.år. Dette kan utformast og gjennomførast innanfor eit innspelsdokument til NTP-prosessen.

AU i Vestlandsrådet vedtok i AU-sak 12/14 følgjande:

- *Arbeidsutvalet ber om at det blir lagt fram ei sak for Vestlandsrådet sitt møte i november, der ein skisserer ein prosess for eit innspelsdokument med tanke på innspel til Nasjonal transportplan 2018-2027.*

## **Vurdering**

Førebels skisse for prosess, fagleg innhald og framdrift i eit innspelsdokument frå Vestlandsrådet til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2027

Samferdselsgruppa i Vestlandsrådet skisserer følgjande organisering.

## Organisering

Styringsgruppe: AU i Vestlandsrådet

Arbeidsgruppe: Den administrative Samferdselsgruppa i Vestlandsrådet

## Dokumenter

Plandokumentet: Transportplana for Vestlandet er fortsatt gjeldande, og Samferdselsgruppa ser ikkje at det er nødvendig å revidere dette dokumentet no. Dersom det undervegs i prosessen viser seg at det kan vere fornuftig å starte arbeidet med ein ny plan, vil vi drøfte dette med styringsgruppa. Ei eventuell bestilling på dette vil bli lagt fram for Vestlandsrådet som eiga sak.

Innspelsdokumentet: Vi startar arbeidet med å lage eit nytt, oppdatert innspelsdokument hausten 2014

Grafisk tilrettelegging: Sluttdokumentet skal ha høg grafisk kvalitet. Bruk av eksternt firma, eller eventuelt interne ressursar dersom ein av fylkeskommunane har ledig kapasitet på dette.

## Fag og utgreiingar

Fagansvar: Alle fylka skal bidra, og ta på seg tema-ansvar. Slik som med arbeidet med handlingsprogrammet vurderer Samferdselsgruppa om det skal engasjerast konsulent til å bistå med skrivearbeidet.

Statistikk: Tabellar og relevant statistikk bør oppdaterast sjølv om plana ikkje skal reviderast. Kvar enkelt fylkeskommune leverer sine tal.

Utgreiingar: Hvis det undervegs blir avdekket at enkelte tema ikkje er godt nok belyst, bør styringsgruppa ta initiativ til utgreiing av det aktuelle tema.

#### Politisk behandling/framdrift

Kva	Korleis	Tid	Kven
Mandat	Skriftleg sak	Nov 2014	Vestlandsrådet
Undervegs-rapport	Skriftleg orienteringsak om status på arbeidet	Juni 2015	Vestlandsrådet
Utkast til innspelsdokument	Skriftleg utkast	Nov 2015	Vestlandsrådet
Innspelsdokument	Skriftleg utkast klart for grafisk tilrettelegging	Des 2015	AU i Vestlandsrådet

Framdriftsplanen er lagt opp slik at vi både kan ha ein bestillarfunksjon inn mot det sentrale arbeidet som etatane og Avinor er i gong med, og at vi i tillegg kan ha nytte av dei analysane som blir laga på sentralt hald. Sjå avsnitt om «Informasjon om NTP-prosessen» for aktuelle datoar.

#### Tematisk oppbygging i dokumentet

I retningslinene frå Samferdselsdepartementet (SD) til transportetatane og Avinor, kjem det fram at utgreiingane som skal gjerast skal ha eit sterkare fokus på korridorar og samanhengande utbetring av lengre strekningar. Med dette utgangspunktet bør eit innspel frå Vestlandsrådet på den eine sida legge vekt på viktige transportkorridorar nasjonalt og internasjonalt, og på den andre sida kan det vere behov for å løfte fram andre særtrekk og flaskehalsar for sikre ei balansert utvikling. Vestlandsrådet sitt handlingsprogram for 2007-2019 hadde følgjande satsingsområde:

- E39
- Drift og vedlikehald
- Skredsikring
- Kollektivtrafikk
- Sjøtransport med vekt på Stad skipstunnel
- Gjennomføring og finansiering med vekt på E39

Fylkesrådmannen tilrår eit innspelsdokument med:

- Satsingsområde på same måte som førre handlingsprogram?
- Inndeling i korridorar og tema. Aktuelle punkt vil kunne vere rammeoverføring, godstransport, persontransport og skredsikring?
- Inndeling etter transportetatane. Aktuelle punkt vil kunne vere rammeoverføring, veg, jernbane, sjø/hamn, luftfart og skredsikring?

#### Informasjon om NTP-prosessen

Retningsliner for arbeidet med NTP 2018 – 2027 vart lagt fram 31. mars og frå innhaldet har vi mellom anna merka oss følgjande:

Oppsummeringsrapport frå analyse- og strategifasen skal vere ferdig i februar 2015

- Tidsperspektivet blir utvida til 2050
- Transportpolitikk i by vil vere eit viktig tema også i neste transportplan. Dette gjeld særleg innføring av heilskaplege bymiljøavtalar og oppfølging av disse
- Handlingsplan for kollektivtransport både i og utanfor byområda vil bli lagt fram i løpet av 2014.
- Det skal utarbeidast ein nasjonal hamnestrategi. Arbeidet skal vere klart i løpet av 2014.
- Det skal leggjast større vekt på det internasjonale perspektivet og kva konsekvensar internasjonale drivkrefter vil ha på norsk transportpolitikk. Auka kunnskap om korleis internasjonale trendar vil påverke utforminga av norsk transportpolitikk, dette skal også innehalde tiltak for å betre konkurranseevna.
- Analysane som blir utarbeidd skal gjere det muleg å vurdere ressursbruk i ulike område og på tvers av transportformar.
- Etatane og Avinor blir bedt om å gjennomføre ei tverrsektoriell analyse av korleis den venta transportetterspurnaden i korridorane kan møtast mest muleg samfunnsøkonomisk lønsamt. Både innanlandske korridorar og korridorar til utlandet er interessante.
- Korleis vil eit styrka fokus på å utvide arbeidsmarknadene slå ut i transportpolitikken?
- Det skal leggjast vekt på samfunnsøkonomisk lønsemd der også ikkje-prissatte konsekvensar inngår.
- Korleis påverkar god tilgjenge mellom regionar deira konkurranseevne og næringsutviklinga.
- Modellar for organisering og finansiering av kollektivtransport i by skal vurderast.
- Grunnlagsmaterialet for vedlikehaldsetterslep på riks- og fylkesveg skal oppdaterast, og metodeverktøy for berekning av etterslepet skal utviklast. Det same skal gjerast for jernbane, samstundes som ein skal syne eit grunnlag for å rekne på vedlikehalds-behovet for å nå mål om framkome og driftsstabilitet i jernbanetrafikken. Etatane og Avinor skal konkretisere kva som kan vere ein hensiktsmessig standard som skal brukast som referanse ved utrekning av vedlikehaldsetterslepet.
- Oppdatering av forfallet på fylkesvegnettet i samarbeid med fylkeskommunane.
- Eigen vurdering av korleis behovet for drift og vedlikehald blir påverka av 1)venta trafikkutvikling, 2) nye anlegg som blir tatt i bruk (auka anleggsmengd) og venta klimaendringar. Etatane og Avinor blir bedt om å vurdere større grad av korridorinndeling og/eller målretting av vedlikehaldsbehovet og/eller – etterslepet.
- Ny vurdering av lufthamnstrukturen (gjeld dei lokale lufthamnene) sett i lys av det totale transporttilbodet i dei ulike regionane. Ved val av lufthamner der det skal gjerast meir inngåande analyser skal eit objektivt kriteriesett knytt til mellom anna transportstandard, tilgjenge til nærliggande lufthamner og tilgang til alternativ transport vektleggast. Utredninga skal sjåast i samanheng med komande flyruteanbod. Deler av dette arbeidet skal vere slutført hausten 2014.
- Kapasitetsavgrensingane ved dei store lufthamnene skal utgreiast. Utgreiinga skal innehalde samfunnsøkonomisk analyse.

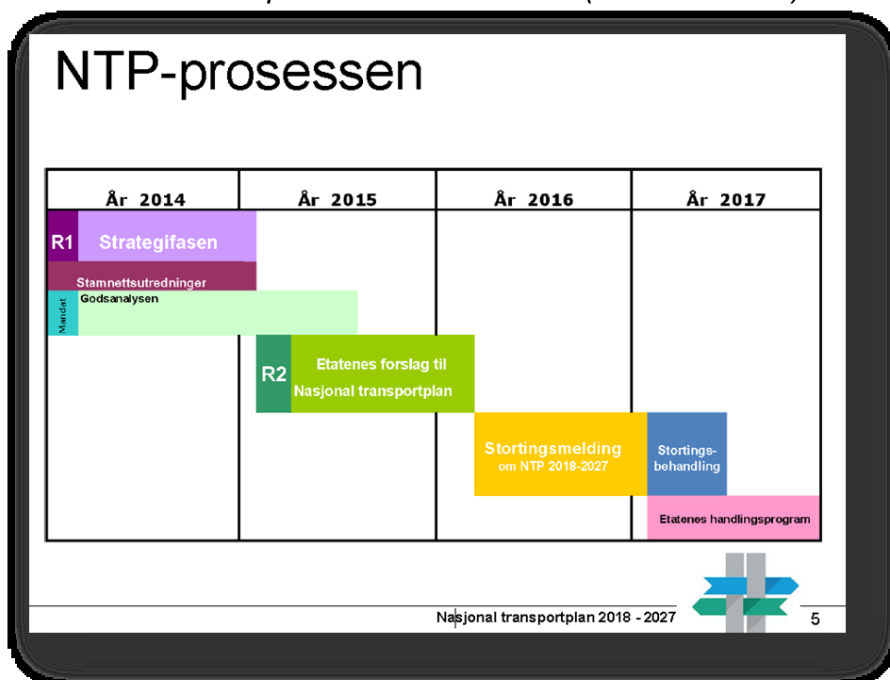
### Analyseverktøy og analyseføresetnader

- Finansdepartementet skal på bakgrunn av Hagen-utvalet (Merknad: Dette gjeld NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/nouer/2012/nou-2012-16.html?id=700821> ) sitt arbeid kome med eit revidert rundskriv for samfunnsøkonomiske analyser.
- Etatane og Avinor blir bedt om å vurdere om det er behov for vidareutvikling av metodegrunnlaget og konkretisering av effektar knytt til meirnytte/ringverknader.
- Samfunnsøkonomiske analyser skal i sterkare grad brukast for å vurdere ressursbruken i transportsektoren.
- Etatane og Avinor blir bedt om å utvikle eit opplegg for å presentere meir systematisk kva andre omsyn enn utrekna samfunnsøkonomiske effektar det er lagt vekt på ved prioriteringar.

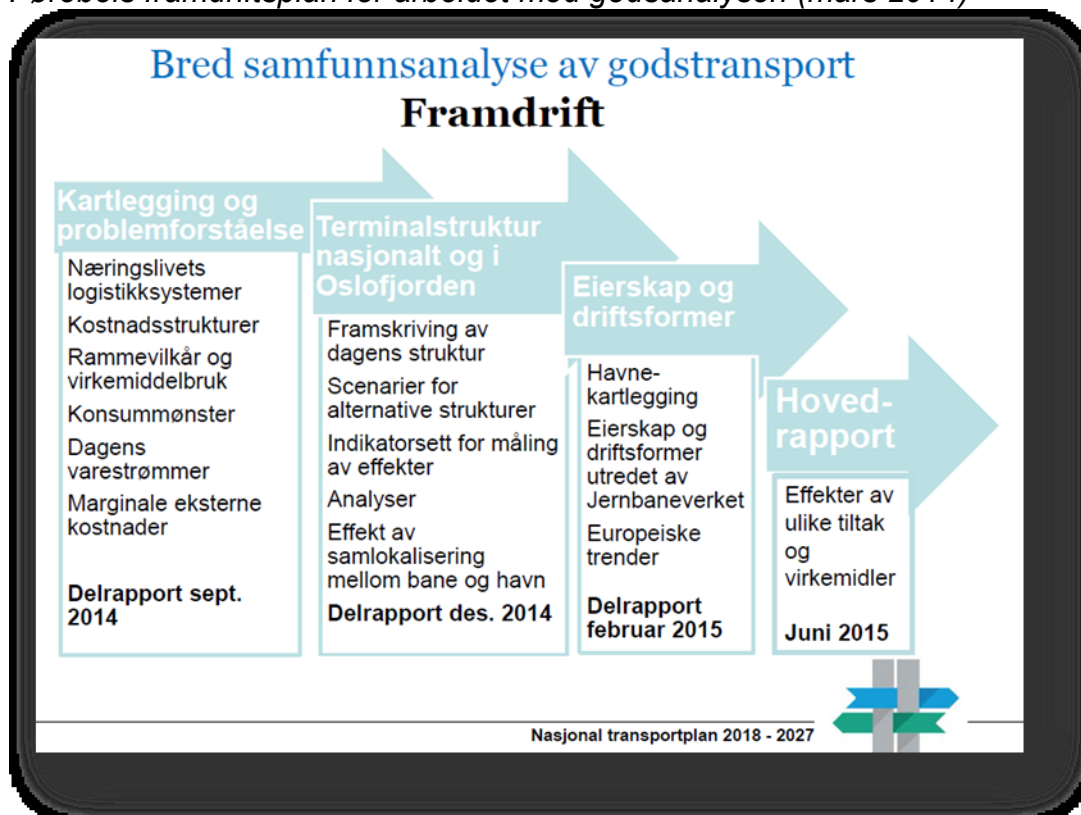
### Organisering av planprosessen

- Arbeidet som no er i gong med utgangspunkt i regjeringsplattforma vil kunne få konsekvensar for korleis arbeidet med langtidsplanlegging i transportsektoren blir organisert framover. Samferdselsdepartementet tar derfor atterhald om at det kan bli nødvendig å kome tilbake med nye føringar for organisering av arbeidet.
- Evaluering av førre NTP-prosess viser at det er behov for å vidareutvikle organiseringa av arbeidet på regionalt nivå.
- Det blir bedt om at det i den komande prosessen blir arrangert regionale møte mellom styringsgruppa til etatane og Avinor og fylkeskommunane og dei største bykommunane.
- Dei regionale kontaktutvala skal møtast ved behov ettersom etatane og Avinor finn det hensiktsmessig.

Førebels framdriftsplan for NTP-arbeidet (frå mars 2014)



Førebels framdriftsplan for arbeidet med godsanalysen (mars 2014)



## **Konklusjon**

### Organisering

Fylkesrådmannen foreslår av kapasitets og ressursomsyn at det blir lagt opp til ein enkel prosess mot NTP 2018-2027. Fylkesrådmannen tek difor ikkje sikte på å revidere sjølve Transportplana for Vestlandet, men at det blir utarbeidd eit innspelsdokument. Arbeidet med innspelsdokumentet vil bli gjennomført av den administrative samferdselsgruppa og behandla i AU og Vestlandsrådet undervegs. Det blir lagt opp til administrasjonen kan bruke konsulent til skrivearbeidet.

### Arbeidsmåte

Kvart fylke må ta på seg tema-ansvar. Samferdselsgruppa fordeler dette ansvaret.

### Politisk behandling/framdrift

Den førebelse framdriftsplana for NTP-prosessen viser at etatane skal leggje fram sitt dokument februar 2016. Prosessen med innspelsdokumentet vil bli lagt opp etter tilsvarende framdrift som inneverande NTP, men framdrifta må tilpassast eventuelle endringar i den statlige prosessen, slik det er signalisert i retningslinene frå Samferdselsdepartementet. Framdriftsplana som tek sikte på behandling i Vestlandsrådet hausten 2015 sikrar at vi kan sende innspel, enten i prosessen med planutforminga av NTP eller under høyring av NTP.

### Tematisk oppbygging

Fylkesrådmannen foreslår at utgangspunktet for det vidare arbeidet blir tilpassa ei inndeling i korridorar og/eller tema. Det betyr i praksis at dersom dei eksisterande satsingsområda frå Transportplana og tidlegare handlingsprogram skal innarbeidast i ei slik tilnærming vil fleire av punkta bli gjentatt. Fordelen med dette er at vi kan tydeleggjere korleis vi ønskjer at gods og personar skal fraktas innan kvart fylke, mellom fylka og ut/inn av Vestlandsregionen. Dette vil vere uavhengig av kva transportetat som har ansvaret. Med denne tilnærminga vil vi kunne vere konkrete på kva som er det viktigaste når det gjeld rammeføresetnader, godstransport, persontransport og skredsikring.

Retningslinene for NTP-arbeidet viser også til meir fokus på korridorar og løysingar på tvers av transportsektorar. Fylkesrådmannen ser derfor på korleis vi best kan innrette det felles innspelsdokumentet slik at vi er mest muleg treffsikre i vårt innspel til komande NTP. Dei tydelege signala på at samfunnsøkonomiske analyser skal ha større innverknad må også vektleggast, og vi må samtidig sjå på korleis vi kan styrke bu-, arbeids- og serviceregionane våre. Under følgjer ei førebels inndeling:

**Rammeføresetnader:** Rammeføresetnadene for samferdsel må betrast

**Godstransport:** Det må leggast til rette for effektiv og miljøvenleg godstransport til, frå og internt på Vestlandet (næringslivet sine behov)

**Persontransport:** Utvikling av persontransporten på Vestlandet skal bidra til meir miljøvenleg transport og meir robuste BAS-regionar. Dette gjeld både distrikttransportar, storbytransport, langruter og arbeid for betra rammevilkår for små- og mellomstore byar.

**Skredsikring:** Skredsikring, som for eksempel snøskred, steinras/steinsprang, flom-/jordras og kvikkleireskred, må prioriterast høgare av nasjonale styresmakter

Dei vurderingane som er gjort om tematisk oppbygging av dokumentet er førebelse. Retningslinene frå Samferdselsdepartementet og dei pågåande analysane på

nasjonalt nivå vil danne grunnlaget for å vurdere kva som er dei viktigaste konsekvensane for Vestlandet, slik at vi på sikt kan utforme dokumentet slik vi meiner er mest treffsikkert.

**Forslag til vedtak:**

5. Vestlandsrådet ber om at det i løpet av 2015 blir utarbeidd eit samla innspelsdokument til NTP 2018 – 2027 frå Vestlandsrådet.
6. Vestlandsrådet ber om undervegs-rapport(ar) i arbeidet
7. Vestlandsrådet gir sin tilslutning til at konsulentar kan leigast inn til skrivearbeidet.
8. Vestlandsrådet ber om at det blir utarbeidd ei eiga sak om korleis Vestlandsrådet skal påverke framtidige Nasjonale transportplanar.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*



# Vestlandsrådet

---

Vestlandsrådet

Saksnr.: VR-20/14  
Møtedato: 27.11.2014

---

## FILMELDING FOR VESTLANDET

---

<b>Saksgang:</b>	<b>Møtesaksnr.:</b>	<b>Utvalg:</b>	<b>Møtedato:</b>	<b>Votering:</b>
	20/14	VR	27.11.2014	

---

### Innstilling:

1. Vestlandsrådet sluttar seg til dei vurderingar og tilrådingar som er lagt fram i meldinga «Eventyrland - Filmmelding for Vestlandet»
2. Meldinga vert sendt over til fylkeskommunane Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane samt Møre og Romsdal, til politisk handsaming.
3. Dersom den politiske handsaminga gjev grunnlag for det, vil Vestlandsrådet koordinere arbeidet med å få fram samordna og sameint innspel til sentrale styresmakter på vegner av Vestlandet.
4. Vestlandsrådet vil oppmode eigarane av organisasjonane West Norway Film Commission, Filmfondet Fuzz AS og Filmkraft Rogaland til å vurdere sine retningsliner i lys av dei tilrådingar som er lagt fram i meldinga.

## Saksutredning:

### VR-sak 20/14: FILMELDING FOR VESTLANDET

---

**Trykte vedlegg:** Utredning: «Eventyrland. Filmmelding for Vestlandet.»

**Utrykte vedlegg:**

---

I VR sak 21/12 vedtok Vestlandsrådet å utvikle ein regional filmstrategi for Vestlandet. Etter anbod vart firma Ideas2Evidence valt som konsulent for rapporten. I filmmeldinga for Vestlandet, Eventyrlandet, vert det konstantert at sjølv om filmbransjen på Vestlandet står bak produksjonar som har vunne merksemd og prisar både nasjonalt og internasjonalt, er produksjonsvolumet for lite til å nå det kritiske nivå som er naudsynt for å skape stabil sysselsetting og inntekt for aktørane i bransjen. Dette gjev eit syklisk produksjonsmønster der periodar med høg aktivitet ver avløyst av periodar med stillstand. Å få aktiviteten opp på eit nivå som vil gje ein sjølvforsterkande effekt kan nås ved å følgje to spor:

1. Auke talet på produksjonar med opphav på Vestlandet
2. Auke talet på produksjonar med opphav andre stader

For å nå 1 må finansieringsordningane for lokalt initierte produksjonar betrast. Dette kan nås ved å auke andelen av dei nasjonale løyvingane til filmproduksjon som vert fordelt regionalt. Vidare bør det vurderast å konsentrere virkemiddelbruken om dei regionar som har størst føresetnader for å utvikle levedyktige filmmiljø. Vestlandet bør gå i bresjen for å fremje dette synspunktet i samband med den omlegginga av filmpolitikken som no er på trappane. På regionalt nivå vil det være gevinst å hente ved ein betre samordning av det lokale virkemiddelapparatet. I dag er dette delt i to, med eit sett av virkemiddel for Rogaland og eit for resten av landsdelen. Av historiske årsaker er det vanskeleg å tilrå ein samanslåing av desse, men ein tilpassing av den geografiske avgrensinga på aktiviteten til den einskilde institusjon vil kunne effektivisere bruken av virkemiddel.

For å nå 2 bør Vestlandet samla arbeide for at det vert innført ein insentivordning, dvs ein ordning med delvis refusjon av kostnader, for utanlandske produksjonar lagt til Noreg. Regionalt bør Filmkommisjonsarbeidet i samlast i ein organisasjon som dekkar heile landsdelen.

Det vert rådd til at Vestlandsrådet sluttar seg til dei vurderingar og anbefalingar som vert lagt fram i meldinga, og at desse vert sendt til dei fire vestlandsfylka samt byane Bergen og Stavanger for politisk handsaming.

## Bakgrunn for saka

Vestlandsrådet vil skape ein samlande, sameint filmpolitikk for Vestlandet. Som ein lekk i dette arbeidet fatta rådet vedtak (VR-sak 21/12) om å utvikle ein regional filmstrategi for Vestlandet. I vedtaket heiter det mellom anna:

1. Vestlandsrådet vedtek oppstart av arbeidet med ein vestnorsk filmmelding. I arbeidet må det vera ein representasjon som ivaretek alle fylka på Vestlandet.
2. AU i Vestlandsrådet får fullmakt til å vedta endeleg mandat og organisering av arbeidet.
3. AU kan løyve inntil kr 300.000 til prosess for utarbeiding av ei melding om Vestnorsk filmpolitikk etter nærare spesifisert budsjett.

Mandat for arbeidet vart gitt i AU sak 4/13. Her heiter det mellom anna at:

Hovudmålsettinga for arbeidet må vera å styrka filmfeltet på Vestlandet så vel kunstnarisk som bransjemessig. Det skal vera fleire filmkunstnarar og filmarbeidarar som har sitt verke på Vestlandet, og Vestnorsk filmproduksjon og formidling skal vere bærekraftig og av høg kvalitet. Arbeidet skal gjennomgå filmpolitiske verkemiddel og legge fram forslag til forbetringar og eventuelt nye verkemiddel, med utgangspunkt i dagens verkemiddelaktørar Filmkraft, Filmfondet Fuzz AS og Vestnorsk filmsenter. Målet med meldinga er å styrke arbeidet med film på Vestlandet gjennom eit utvida samarbeid.

Det har vore sett ned ein arbeidsgruppe som har bestått av dei aktørane som er særskild viktige for filmfeltet og filmpolitikken på Vestlandet:

- Representantar for dei fire vestlandsfylka
- Representantar frå Bergen og Stavanger kommune
- Representantar frå Filmkraft, Fuzz AS og Vestnorsk filmsenter.

For å sikre innspel frå og dialog med bransjen vart det arrangert to opne workshops, ein i Bergen og ein i Stavanger. I etterkant av desse vart det oppretta ein netteneste der interesserte kunne komme med idear og innspel til meldinga

Hordaland fylkeskommune har vore sekretariat for arbeidet. Ideas2Evidence har v/Jostein Ryssevik har vore fagkonsulent og har ført rapporten in pennen .

Føremålet med denne utgreiinga er todelt. På den eine sida vil ein få fram eit faktagrunnlag som kan danne grunnlag for å styrke dei regionale filmpolitiske verkemidla. På den andre sida vil funna i rapporten danne utgangspunkt for innspel frå Vestlandet til den nasjonale filmpolitikken som no er i støypeskeia. Der er venta at Kulturdepartementet vil legge fram ei Stortingsmelding om dette i løpet av våren 2015.

## Kort samandrag av filmmelding for Vestlandet: Eventyrland

Filmen står sterkt på Vestlandet både som kunst og kulturuttrykk og som næringsveg. Fleire filmar med opphav i denne landsdelen har vunne prisar og merksemd både nasjonalt og internasjonalt.

Filmbransjen sysselsett 620 personar og sjølv om mange av desse har filmarbeid som attåt næring, gjer det likevel Vestlandet til det andre tyngdepunktet for norsk filmindustri etter Oslo-regionen, i hovudsak konsentrert i rundt Bergen og Stavanger.

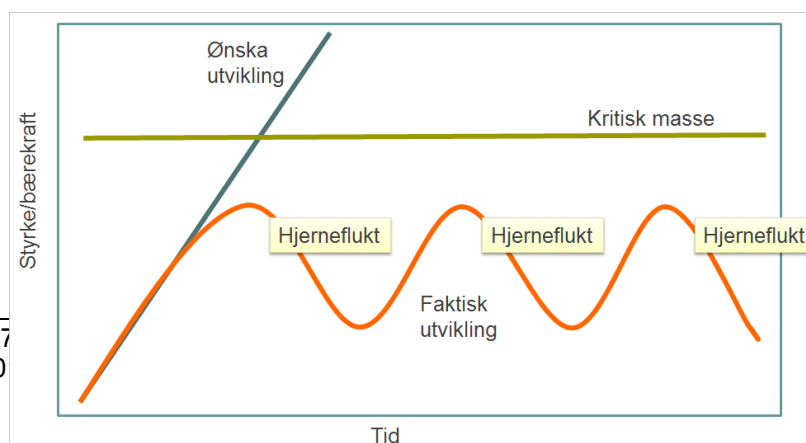
Tradisjonelt har føremålet med den nasjonale filmpolitikken vore å bygge opp språk, kultur og identitet. «Film handlar om identitet, fellesskap og tilhørighet», heiter det i innleiinga til filmmeldinga «Veiviseren» (St.meld. 22, 2006-2007). Grunngevinga for satse på utvikling av norsk film har i hovudsak vore å fremje norsk kultur og identitet som ein motvekt mot utanlandsk kulturdominans. Filmpolitikk er altså ein del av det norske nasjonsbyggingsprosjektet.

Regionane har hatt ei anna grunngeving for å satse på film. Satsinga har vore kulturpolitisk motivert i den forstand at ein har nytta film til å skape merksemd og bulyst i regionen, men har og vore sett på som ein bransje som kan skape ny aktivitet og næringsutvikling i ein region. Regionaliseringa av filmpolitikken har brakt inn næringsutvikling som ein ny dimensjon i filmpolitikken. Regionane sit inntog på denne arenaen har altså ikkje berre skapt ein spenning sentrum-periferi, men også mellom kulturpolitikk og næringspolitikk.

Vestlandet var blant dei første regionane i landet som bygga opp regionale institusjonar for å fremje filmproduksjon. Vestnorsk Filmsenter (1994), Filmfondet Fuzz (2006) frå Bergen, saman med Filmkraft Rogaland (2006) var alle på plass då omlegginga av filmpolitikken i 2006/2007 ga dei regionale filminstitusjonane ein formell plass i filmpolitikken.

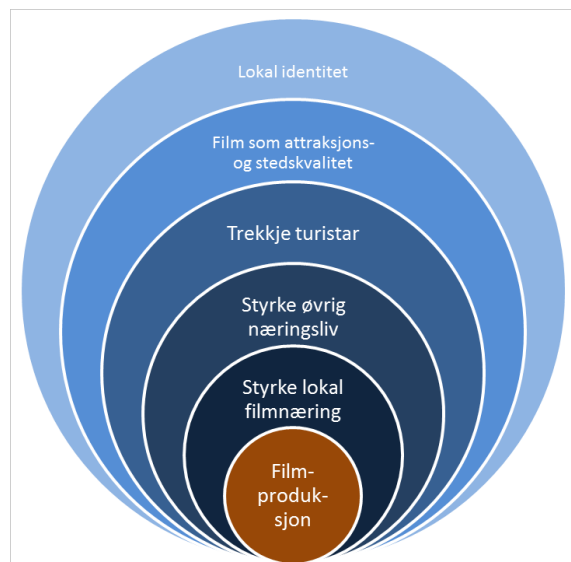
Likevel er det berre 10% av dei nasjonale løyvingane som vert kanalisert gjennom dei regionale institusjonane og av desse omlag ein tredjedel til vestlandet. Konsekvensen er at finansieringssystemet bidreg til å sementere dagens struktur med eit sterkt tyngdepunkt for filmproduksjon for Østlandet. Effekten er at det ikkje er finansiering til å nå eit produksjonsvolum på vestlandet som sikrar stabil sysselsetting og inntekt for filmarbeidarar med base i vår region. Dette gjev eit syklisk produksjonsmønster der periodar med høg aktivitet vert avløyst av stillstand og tilbakegang. Hovudmålet for en regional filmpolitikk må være å skape finansielle føresetnader som gjer det mogleg å nå den kritiske massen av produksjonar som er naudsynt for å skape ein levedyktig bransje.

Figur 1: Illustrasjon av faktisk og ønska utvikling i filmbransjen



Å bryte eit slikt sidelengs og syklisk utviklingsmønster er vanskeleg. Noreg er eit lite filmland, på landsbasis vert det produsert om lag 30 spelefilmar i året. Dette er ikkje tilstrekkeleg til å utvikle og oppretthalde fleire levedyktige filmmiljø. I dag er det etablert filmfond i alle landsdelar. Om formålet er å skape eit levedyktig filmmiljø utanfor den sentrale Østlandsregionen er det eit spørsmål om ikkje ressursinnsatsen frå nasjonalt hald burde vore konsentrert i større grad.

Filmproduksjon er ein kulturnæring med store ringverknader. Direkte gjeve næringa inntekt til produksjonsselskap og filmarbeidarar. Lokalt næringsliv vil nyte godt av innkjøp av varer og tenester som ein stor filmproduksjon fører med seg, som tommelfingerregel vert det rekna med at mellom 40 og 50 prosent av kostnadane ved ein større filmproduksjon vert nytta til kjøp av varer og tenester på innspelingsstaden.



Figur 2: Nærings og samfunnmessige ringverknader av filmproduksjon:

Om ein vel å vektlegge dei næringspolitiske eller dei kulturpolitiske ringverknadane av filmproduksjon vil ha direkte konsekvensar for utforminga av ein regional filmpolitikk. Dersom føremålet er å skape størst mogleg økonomiske ringverknader bør ein legge til rette for å få lagt så mange produksjonar til regionen som mogleg, uavhengig av deira geografiske opphav. Om ein derimot ynskje å fremje dei kulturpolitiske og identitetsskapande ringverknadane bør ein legge til rette for at lokale produksjonsmiljø får høve til å utvikle og realisere sine egne filmprosjekt. Nå er det ikkje desse måla gjensidig utelukkande, men eit spørsmål om korleis ein skal prioritere knappe midlar mellom ulike stimuleringstiltak.

Ein film som når eit bredt publikum vil ha ein marknadsføringsverknad som vil styrke reiselivet. New Zealand fekk ein sterk vekst i filmdriven turisme etter «Ringenes Herre»-filmane, men og Bergen opplevde dette som ein etterverknad av filmane om Varg Veum.

Sosialt er film ein identitetsskaper som styrkar samkjensla i ein region og som gjer den meir attraktiv som bo- og arbeidsplass. I tillegg er film og audiovisuelle media eit av dei viktigaste kulturelle uttrykka i vår tid. Eit levande og berekraftig filmmiljø skaper i seg sjølv kulturelle og estetiske verdiar som ikkje let seg måle i kroner.

Føremålet med ein regional filmpolitikk nå være å utvikle ein robust og levedyktig lokal filmbransje. Eksistensen av lokal kompetanse og ressursar vil og gjere regionen meir attraktiv som innspelingsstad for både utanlandske produksjonar så vel som produksjonar frå andre stadar i landet. Vestlandet har alt eit godt utbygd apparat av verkemiddel innan filmområdet. At film frå Vest-Noreg står så pass sterkt som den gjør i dag, kan i stor grad tilskrivast det arbeidet som er gjort her.

Vestnorsk filmsenter er eit regionalt filmsenter, eigd av Bergen kommune og fylka Hordaland, Møre og Romsdal samt Sogn og Fjordane. Filmsenteret forvaltar om lag 10 mill. kr årleg. Tilsvarande organ for Rogaland er Filmkraft Senter, eigd av Rogaland fylkeskommune samt kommunane Stavanger, Haugesund og Randaberg. Filmkraft forvaltar om lag 5.6 mill. kr årleg til filmtiltak.

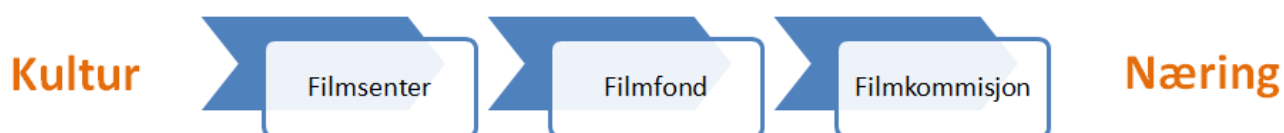
Regionale filminvesteringsfond har som føremål å investere i filmproduksjon innan kommersielle format som kinofilm, tv-produksjon og videospel. Investeringane vert normalt gjort på forretningsmessige vilkår, med krav om tilbakebetaling og en del av overskottet dersom prosjektet går i pluss. Filmfondet Fuzz dekker Vestlandet utanom Rogaland. Selskapet er heileigd av Bergen kommune, men alle dei tre andre vestlandsfylka bidreg med tilskot til drifta.

Frå 2006 til 2013 har fondet investert om lag 57 mill. kr i 53 ulike filmprosjekt, med ein gjennomsnittleg årleg avkastning på om lag ti prosent. Utfordringa for fondet er å finne investeringsobjekt som både tilfredstillar krava til kommersielt potensial som samt regional tilknytning.

Tilsvarande organ for Rogaland er Filmkraft fond, som frå 2006 – 2013 plasserte om lag 25 mill. kr i 25 ulike filmprosjekt.

Dei regionale filmkommisjonane har som oppgåve å trekke utanlandske produksjonar til regionen. Western Norway Film Commission er drifta av fylkeskommunane Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Rogaland Filmkommisjon er organisert som eit prosjekt under Filmkraft Rogaland. Begge kommisjonane har lukkast med å dra store internasjonale produksjonar til sine respektive områder.

*Figur 3 Dei regionale filminstitusjonane si plassering langs aksene kultur versus næring*



Problemet er at dei regionale institusjonane er splitta i to sett, eitt for Rogaland og eitt for dei resterande vestlandsfylka. Kvar for seg fungerer institusjonane godt, men

dei samla resursane som er til rådvelde, som i seg sjølv er utilstrekkelege, vert ikkje optimalt utnytte når dei vert forvalta av to parallelle strukturar. Ein samordning av dei regionale strukturane er derfor ein føresetnad for å bryte dagens mønster og det første steget mot ein regional filmstrategi .

De regionale filminstitusjonane har vore instrumentelle i å utvikle filmnæring på vestlandet dit den er i dag. Men dei har ikkje den styrken som kravst å jamne ut dei sykliske svingingane i produksjonsvolumet. Ein slik endring krev ein samordning av dei regionale virkemidla, samt ein omlegging av den nasjonale filmpolitikken

Frå regjeringa Solberg er det varsla at ein ny filmpolitikk er på trappene og at denne vil bli utforma i ein Stortingsmelding som vil bli lagt fram våren 2015. Som eit forarbeid er det lagt fram to rapportar, ein om ein såkalla insentivordning for utanlandske produksjonar som vert lagt til Noreg, og ein meir generell rapport om økonomi og aktivitet i filmbransjen. I begge rapportene vert det gjeven tilrådingar om korleis deil filmpolitiske retningslinene kan gjerast mest mogleg målretta. Utgreiinga om økonomi i filmbransjen gjev signal om at ein viss styrking av pengestraumen til regional filmstøtte, mens utgreiinga om ein insentivordning for filmindustrien konkluderer med at importert filmaktivitet kan gje positive ringverknader, men utan å konkludere med om ei slik ordning bør innførast eller ei.

## Tilrådingar

Rapporten skisserar ein ambisiøs visjon for Vestlandet som filmregion: Å etablere Vestlandet som det alternative tyngdepunktet i norsk film, med ein kraftig auke i produksjonsvolum og ein sterk vekst å kvalitet. Om dette målet skal nås, må det vidare arbeidet gå langs to spor:

1. Dei regionale virkemidla må styrkast og samordnast
2. Det må stilles krav til den nasjonale filmpolitikken

I debatten om den nasjonale filmpolitikken må Vestlandet framstå som ein sterk og tydeleg talsmann for at regionane får ein større del av dei nasjonale løyvingane til film.

Rapporten skisserar to mulige scenarios for utviklina av filmnæringa på vestlandet.

1. Det alternative tyngdepunktet.  
Vestlandet formulerer og set i verk ein ambisiøs og langsiktig filmpolitikk som har som utgangspunkt at regionen samla sett er det einaste reelle alternative tyngdepunktet i norsk film.
2. Meir av det same: Vestlandet held fram som to separate filmregionar, men legg til eit tynt lag av samarbeidstiltak mellom dei to geografiske tyngdepunkta

Utgangspunkt og handlingsrom er skildra i følgjande analysemodell:

	Positivt	Negativt
Utgangspunkt	<b>Styrke</b> Den største og mest komplette filmregionen, Høg kvalitet og kreativitet, Velfungerande regionale filminstitusjonar	<b>Veikskap</b> Svak økonomi, underfinansiert Regional splitting Manglande kontinuitet i produksjonsaktiviteten
	<b>Moglegheit</b> Etablere seg som det alternative tyngdepunktet, Økt produksjonsvolum Berekraftig vekst	<b>Fare</b> Skjerpa konkurranse om knappe ressurser mellom filmregionane, Periodisk hjerneflukt Syklisk utviklingsmønster
Handlingsrom		

## Visjon

Vestlandet skal bygge vidare på sin styrke og etablere seg som det alternative tyngdepunktet i norsk filmproduksjon med ein sterk og berekraftig regional filmbransje, ein variert regional filmproduksjon av høg kvalitet og eit betydeleg volum av nasjonale og internasjonale filmminnspelingar.

Visjonen antyder tre parallelle strategiar for å kunne realiserast. For det første handlar det om å utvikle og stryke den posisjonen vestlandet alt har. Frå nasjonalt hald krev den ein endring i politikken der dei regionale midlane vert smurt tynt utover hele landet, noko som neppe er til mykje gagn for nokon. Den andre punktet i strategien er å auke talet på produksjonar, både lokalt og eksternt initierte produksjonar. Auka volum, med god balanse mellom lokalt og eksterne produksjonar er avgjerande for å skape kontinuitet og hindre tap av talent.

For det tredje legg denne visjonen vekt på kvalitet. Skal Vestlandet forsvare sin posisjon som det andre tyngdepunktet i norsk film, må posisjonen tuftast på produksjonar av høg kvalitet.

For å realisere visjonen er det to ulike spor som må følgjast:

Vestlandet må formulere klare og eintydige innspel til utforminga av den nye filmpolitikken.

Vestlandet må utforme og styrke sitt eige verkemiddelapparat på filmområdet, slik at måla kan nås.

### 1. Innspel til ein ny nasjonal filmpolitikk

- a. Større del av midlane til regionane: Så lenge føremålet med norsk film er nasjonsbygging, dvs å fremje norsk kultur, språk og tradisjon, vil næringspolitiske argument for å styrke den regionale filmen komme til kort. Argumentasjonen må først frå ein kulturpolitisk ståstad, først og fremst kvalitet og mangfald
- b. Vestlandet bør våge å reise argumentasjonen om at korleis dei regionale midla skal fordelast mellom filmregionane. Så lenge det argumenterast frå ein næringspolitisk ståstad, er det vanskeleg å skilje, dei økonomiske effektane av filmproduksjon er omtrent dei same overalt. Med det kan argumenterast for at det av kulturpolitiske omsyn og av omsynet til mangfaldet i norsk film bør byggjast opp eit



alternativt miljø til Østlandsområdet. En konsentrasjon av midlane kan gje kraft til å bygge opp eit slikt miljø.

- c. Insentivordning: Ein insentivordning er naudsynt for å få fleire utanlandske produksjonar til Noreg. I Europa er slike ordningar alt innført i 13 land, og fleire er i ferd med å kome etter. Filmproduksjonen har dermed vorte meir internasjonalsert, der produksjonane vert lagt til dei områda som har dei gunstigaste ordningane.

## 2. Det regionale verkemiddelapparatet

- a. Dei to svenske regionane som verkeleg har lukkast med sin filmstrategi legg inn langt større midlar en det kommunar og fylkar på vestlandet har høve til. Ein bør sjå på korleis ein kan auke den samla støtta til filmbransjen. Det vil og være lettare å argumentere for ein auke i dei statlege overføringane dersom ein kan vise vilje til å styrke bransjen lokalt.
- b. Tettare samordning av det regionale verkemiddelapparatet. Ein slik samordning vil både styrke den landsdelen sin gjennomslagskraft i høve til dei lokale styresmakter, men også koordinere og optimalisere verkemiddelbruken – meir «bang for the buck».
- c. Filmkommisjonsverksemda er den delen av verkemiddelapparatet det burde være enklast å samordne. Ikkje minst burde det være enklare å selje inn landsdelen som heilheit, med sine totale lokalitetar og samla filmmiljø. Det burde også styrke landsdelen konkurranse med både innanlandske og utanlandske konkurrentar.
- d. Dei regionale Filmfonda Fuzz i Bergen og Filmkraft Fond i Stavanger. Begge desse organisasjonane er avgrensa til å investere i sine geografiske områder: Hordaland, Sogn og Fjordane samt Møre og Romsdal for Fuzz sin del. Utfrå historikk og nåverande eigarstruktur er det neppe realistisk å arbeide for ein full samanslåing av desse fonda. I staden kan det være føremålstenleg å gjere det mogleg for begge institusjonane å investere i heile regionen, også i dei same prosjekta.
- e. Dei regionale filmsentra ligg nærast opp til den kulturpolitiske dimensjonen av dei tre filmpolitiske verkemidla. Desse støttar produksjonar i det ikkje-kommersielle formatet (kortfilm og dokumentar), driv kompetansehevande tiltak for bransjen samt aktivitetar for born og unge. Igjen gjer historikk og struktur det vanskeleg å forslå ein full samanslåing, men eit styrka samarbeid og koordinering av kompetansehevande tiltak vil være føremålstenleg.

## 3. Nye verkemiddel

- a. Kompetansesenter for dokumentarfilm: Arbeide for oppretting av eit nasjonalt kompetansesenter for dokumentarfilm, ein sjanger som alt står sterkt i regionen. Målsettinga må være at kompetansesenteret blir tilført nasjonale oppgåver som i dag er tillagt NFI.
- b. Betre tilgang på «mjukare» finansiering for film i det lange format. Med dette meinast tilgang til toppfinansiering som ikkje skal betalast attende, altså meir i form av tilskot enn av lån. Grunngevinga for dette er at det tillèt å realisere prosjekt utfrå reine kunstnariske og

kulturpolitiske omsyn, utan å heile tida ha eit auge på det kommersielle potensialet.

### **Vegen vidare.**

Å følgje opp tilrådingane om endringar i struktur og finansieringsordningar for det regionale verkemiddelapparatet høyrer inn under mynde til eigarane av desse institusjonane. Vestlandsrådet vil rå til at desse vurderer dagens struktur og korleis desse kan tilpassast i høve til anbefalingane i rapporten.

Når det gjeld innspel til utforming av ein nasjonal filmpolitikk ser Vestlandsrådet dette som ei naturleg oppgåve å følgje opp på vegner av heile landsdelen. Rådet vil sende meldinga over til politisk handsaming i fylka og følgje opp meldinga i høve til sentrale styresmaktar dersom den politiske handsaminga gjev grunnlag for det.

### **Forslag til vedtak:**

1. Vestlandsrådet sluttar seg til dei vurderingar og tilrådingar som er lagt fram i meldinga «Eventyrland - Filmmelding for Vestlandet»
2. Meldinga vert sendt over til fylkeskommunane Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane samt Møre og Romsdal, til politisk handsaming.
3. Dersom den politiske handsaminga gjev grunnlag for det, vil Vestlandsrådet koordinere arbeidet med å få fram samordna og sameint innspel til sentrale styresmakter på vegner av Vestlandet.
4. Vestlandsrådet vil oppmode eigarane av organisasjonane West Norway Film Commission, Filmfondet Fuzz AS og Filmkraft Rogaland til å vurdere sine retningslinjer i lys av dei tilrådingar som er lagt fram i meldinga.

Ottar Brage Guttelvik  
Fylkesrådmann

Odd Erik Hansgaard  
sekretariatsleder

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*