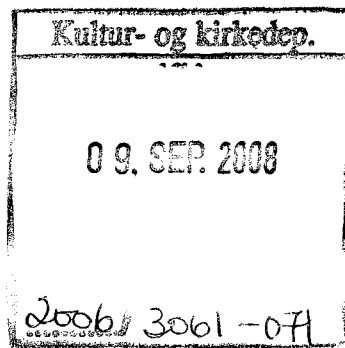


Den Norske Kulturbåten as  
Pb 173  
6801 Førde



05.09.08

Kultur- og kyrkjedepartementet  
Postboks 8030 Dep  
0030 OSLO

## **INNSPEL TIL UTGREIINGA AV EIN NASJONAL KULTURBÅT**

Vi syner til hyggeleg møte med statssekretær Halvard Ingebrigtsen og Magnar Nordtug, 15.7.08, der selskapet vart orientert om status og framdrift i kulturbåtsaka. I møtet vart vi invitert til å komme med ytterlegare innspel til saka i løpet av august, dette takkar vi for! Etter avtale med Magnar Nordtug, telefon 28.8.08, har vi fått forlenga fristen til første veke i september grunna sjukdom i selskapet.

### **Bakgrunn for Den Norske Kulturbåten as (DNK) sitt engasjement i saka:**

DNK har sidan salet av M/S Innvik i 2001 teke til ordet for etableringa av ein nasjonal kulturbåt. Selskapet sitt engasjement er basert på dei positive erfaringane vi gjorde i tida med M/S Innvik; kulturformidling med båt er kostnadseffektivt og gjer profesjonelle kulturopplevingar lettare tilgjengeleg for folk både fysisk, økonomisk og mentalt.

Ein nasjonal kulturbåt må vurderast som eit nasjonalt prosjekt for heile kysten. Kulturbåten vert ikkje eit stadbunde kulturbygg med ei geografisk lokalisering ein bestemt stad, og selskapet har difor jobba for ei utgreiing som kunne legge grunnlaget for realisering av ein nasjonal kulturbåt som eit statleg ansvar.

DNK as registrerer at det dei siste åra har vorte bygd nye kulturbygg og vegsamband langs kysten som gjer at fleire har fått ei reisetid på under ein time til eit kulturbygg. Dette er bra, men reduserer ikkje korkje grunnlag eller nytten av ein nasjonal kulturbåt: Ein kulturbåt vil representere noko heilt eige som gjev nye og andre moglegheiter for kulturformidling i innland (og utland), båten vil gje folk på små stader ein anna nærleik til kulturopplevingar samanlikna med det å måtte reise til næraste tettstad. Ein kulturbåt bør vere ein nasjonal institusjon, og fungere som eit supplement til eksisterande kulturtilbod.

### **Synspunkt på spørjeundersøkinga som KKD gjennomførte hausten 2007:**

I møtet med KKD 1.mars 2007 vart vi orientert om at første steg i utgreiing av kulturbåt ville vere ei spørjeundersøking for å kartlegge behov og interesse for ein kulturbåt, og at svara frå denne undersøkinga ville danne grunnlag for den vidare utgreiinga.

I møtet sa vi at dette etter vår meining var ein krevjande rekkefølge, og at det ville verte utfordrande å gjere ei kartlegging av behov og interesse utan å først presentere eit forslag til innhald, funksjon og finansiering av kulturbåten. Etter selskapet sitt syn er ei slik konkretisering av kulturbåten heilt nødvendig bakgrunnsinformasjon som fylker og institusjonar må ha for å kunne ta stilling til om ein kulturbåt er interessant. KKD svarte at ein slik utgreiingsrekkefølge ikkje var aktuell. Vi understrekte då viktigheita av at spørjeundersøkinga søkte å få fram ulike moglegheiter ved ein kulturbåt og at definisjonen av "kulturbåt" var viktig. Som svar på dette fekk selskapet høve til å sende inn forslag til definisjon, noko vi gjorde 09.03.07.

I undersøkinga har KKD definerte "kulturbåt" som: "ein arena for profesjonell formidling av kunst og kultur langs kysten. Ein kulturbåt bør vere fleksibel og kunne nyttast i formidling av ulike kunst- og kulturuttrykk".

Dette er etter vår meining ein for knapp definisjon til at det gjev respondentane innblikk i potensialet med ein nasjonal kulturbåt. Det er uklart kva rolle, oppgåver, innhald, turnefrekvens, finansiering, drift og organisering KKD ser føre seg at båten skal ha. Det er dermed også høgst uklart kva fylker og institusjonar svarar på. Korkje definisjonen eller spørsmåla i undersøkinga sett fokus på at kulturbåt vil representere noko kvalitativt annleis enn eit stadbunde kulturbygg, at funksjon og innhald vil kunne vere sær s nyskapande og med potensial for auka turneverksemd, nye samarbeidskonstellasjonar og auka kulturell aktivitet langs kysten.

DNK as har innhenta kopi av svara frå fylka som vart høyrde. Vi er sjølvstøtt skuffa over den tilsynelatande låge interessa som fylka syner ideen om ein nasjonal kulturbåt. Samstundes legg vi merke til at fleire av fylka ser kulturbåt som eit konkurrerande tiltak til eksisterande tilbod og løyvingar til kulturbygg og turneverksemd, og dette kan kanskje til dels forklare lunkne haldninga. DNK as har heile tida meint at ein kulturbåt ikkje må sjåast som ein konkurrent, men som eit supplement til eksisterande tilbod, og at kulturbåten må fullfinansierast som eit statleg ansvar utan medverknad frå fylka. Det synes tydeleg at statleg finansiering er ei forutsetning for at ein kulturbåt skal vere eit prioritert verkemiddel, og svara frå fylka støtter vårt syn på dette punktet.

Det er skuffande at berre tre fylke har handsama spørjeundersøkinga politisk, og dette gjev grunnlag for å stille spørsmålsteikn ved verdien av svara. Vi minner om at fylkesordførarane langs kysten tidlegare har synt positiv interesse for prosjektet og stilte seg bak ynsket om utgreiing av kulturbåten.

Brorparten av fylka har svara administrativt utan at det framgår kva intern prosess som har vore i forkant. Etter å ha vore i kontakt med fylka, har vi dessverre det inntrykket at svara ikkje er særleg gjennomarbeidd. Årsaker som vert nemnde av fylka sjølv, er at det var omfattande spørsmål som kravde mykje lokal utgreiing, og at dette ikkje vart prioritert.

#### **Oppsummering av vårt syn på spørjeundersøkinga:**

Vi støtter ikkje den utgreiingsrekkefølga KKD har valt i denne saka. Vi stiller spørsmålsteikn ved verdien av spørjeundersøkinga fordi "kulturbåt" er lite utdypt, ulike alternativ er ikkje problematisert og potensialet heller ikkje synleggjort. Vi finn ikkje at fylka har fått tilstrekkeleg med informasjon til å kunne sjå føre seg korleis ein kulturbåt kan fungere som eit nasjonalt tiltak for heile kysten, og korleis dette kan sjåast i kombinasjon med det øvrige kulturtilbodet i fylka.

## Synspunkt på vidare utgreiing

I møtet 15.07.08 sa Halvard Ingebrigtsen at KKD i løpet av hausten 2008 vil leggje fram ein rapport om kulturbåten basert på eksisterande materiale, bl.a. KKD's spørjeundersøking frå 2007, Østlandsforskning sine rapportar frå 2004 og 2005, DNK og andre sine innspel til saka.

Vi har ikkje full oversikt over kva materiale KKD vil basere sin rapport på, men vi forventar at det vert gjort eit fullgodt utgreiingsarbeid som gjev grunnlag for å ta stilling til kulturbåten som tiltak. Alle sider knytt til kulturformidling, turneverksemd, brukarkrav, drift og oppfølging av nasjonale kulturpolitiske mål må gjerast greie for. Vidare må ein vurdere ombygging av ein eksisterande båt opp mot nykontrahering. DNK as meiner ombygging kan vere vel så hensiktsmessig då dette truleg vil gje langt lågare investeringskostnader. Vi foreslår to ulike alternativ for ombygging:

## Nytte eksisterande ressursar som grunnlag for kulturbåt

### *Ferje- alternativet*

Det fins fleire ferjer for sal i marknaden, desse er billige i kjøp, og kan rimeleg enkelt byggast om til kulturformidlingsføremål, t.d. ligg det godt til rette for å bygge om eit bildekk til amfi/sal. Båtkyndige vi har vore i kontakt med meiner det gjennom god planlegging er fullt mogleg å unngå dei fysiske svakheitene som M/S Innvik hadde som følgje av å vere ein ombygd ferje. Forhold det vil vere viktig å ta omsyn til er t.d. seglingsevne, brukarkrav, plassering av lugarar for mannskap og utøvarar, og støyisolering. Ei ombygd ferje kan etter selskapet sitt syn verte ei sær god løysing.

### *Hurtigrute- alternativet: hurtigruta som kulturbåt*

Ein heilt ny ide som selskapet undersøker, er moglegheita for å nytte hurtigruta som kulturbåt. Vi ser føre oss ei ordning som kombinerer ordinær trafikk med kulturformidling. Ei slik ordning vil kunne nytte den infrastrukturen som hurtigruta allereie har (med skip, mannskap og anløpestader) samstundes som kulturbåtinnhaldet vil kunne gje Hurtigruta ein ekstra dimensjon og eit utvida inntekspotensial. Ei *KulturHurtigrute* vil redusere kostnadene knytt til skipsdrift, samstundes som Staten vil kunne løyve midlar til kulturaktiviteten og dermed bidra til å sikre Hurtigruta for framtida.

Praktisk kan ein enten bygge om eitt hurtigruteskip til ein kulturbåt, eller ein kan fordele kulturformidlinga på fleire skip slik at Hurtigruteflåten i fellesskap utgjer kulturbåten: ein båt kan vere flytande kunstgalleri med skiftande utstillingar, ein annan kan reise med litteraturprogram, ein tredje med musikk, ein fjerde med teater, osv. Kulturtilbodet vil vere tilgjengeleg frå Bergen til Kirkenes, og slik vere eit tilbod som kjem store deler av kystbefolkninga til gode. Tilbodet vil også kunne vere ein ressurs for turismen.

KulturHurtigruta er eit annleis konsept enn vi tidlegare har sett føre oss. Det vil vere vesentleg å få til ordningar der kulturtilbodet er tilgjengeleg for folk i kvardagen, og det vil difor vere viktig å undersøke moglegheitene for fleksibilitet i forhold til anløpsstader, liggetider, sesong m.m. Kanskje kan det vere rom for å utvide tal anløpsstader i periodar, på deler av strekninga, eller på anna vis inkludere stadene utan eige kulturhus i ordninga.

Vi vil få understreke at ideen om KulturHurtigruta er fersk, og vi har difor ikkje rukket å ha kontakt med Hurtigruten ASA enno. Dette vil vi gjere i næraste framtid, og vil informere KKD om utfallet av kontakten.

Med helsing

Carl Morten Amundsen  
Styreleiar  
Den Norske Kulturbåten as

Eline Orheim  
Dagleg leiar  
Den Norske Kulturbåten as  
Postboks 173  
6801 FØRDE

Kopi til: Magnar Nordtug på e-post