

ØF-notat.: 10/2004

Ny nasjonal kulturbåt?

**Utredning utarbeidet av en arbeidsgruppe
oppnevnt av Norsk kulturråd**

Arbeidsgruppen har bestått av

**Forsker Jorid Vaagland, Østlandsforskning
Teknisk sjef Jens-Henrik Andersen, Riksteatret
Sivilarkitekt MNAL Helge Schjelderup**

September 2004

Østlandsforskning

er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med Oppland, Hedmark og Buskerud fylkeskommuner samt Kommunaldepartementet som stiftere, og har i dag 29 ansatte.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert forskning og utvikling.

Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

Regional- og næringsforskning
Offentlig forvaltning og tjenesteyting

Østlandsforsknings viktigste oppdragsgivere er departement, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskaps-ressursen utnyttes til beste for alle parter

ØF-notat.: 10/2004

Ny nasjonal kulturbåt?

**Utredning utarbeidet av en arbeidsgruppe
oppnevnt av Norsk kulturråd**

Arbeidsgruppen har bestått av

**Forsker Jorid Vaagland, Østlandsforskning
Teknisk sjef Jens-Henrik Andersen, Riksteatret
Sivilarkitekt MNAL Helge Schjelderup**

September 2004

Tittel:	Ny nasjonal kulturbåt? Utredning utarbeidet av en arbeidsgruppe oppnevnt av Norsk kulturråd
Forfattere:	Forsker Jorid Vaagland, Østlandsforskning, Teknisk sjef Jens-Henrik Andersen, Riksteatret, Sivilarkitekt MNAL Helge Schjelderup
ØF-notat nr.:	10/2004
ISSN nr.:	0808-4653
Prosjektnummer:	K206
Oppdragsgiver:	Norsk.Kulturråd
Prosjektleder:	Jorid Vaagland
Referat:	En arbeidsgruppe ble i april 2004 nedsatt av Norsk kulturråd for å utrede spørsmålet om bygging og drift av en nasjonal kulturbåt. Arbeidsgruppens konklusjoner: • En nasjonal kulturbåt • vil være et tjenlig redskap for kulturformidling både overfor kystbefolkningen og utlandet • vil representere en viktig arena for kulturopplevelser og et betydningsfullt tilskudd til kystbefolkningens kulturtilbud • vil ikke erstatte men være et viktig supplement til regionale og lokale kulturbygg • Følgende forutsetninger må være tilstede: • realisering av båten må være et statlig ansvar og staten må også ta et delansvar for driften • båten må • tilrettelegges spesifikt for kulturformidlingsformål • være tilgjengelig og tjenlig for brukere fra både nasjonalt, regionalt og lokalt kulturliv • være tjenlig for flerbruk og for et mangfold av kulturuttrykk, og være rettet mot brede publikumsgrupper • økonomi og driftsorganisasjon må sikre høy kvalitet og mangfold i båtens kulturelle innhold • kulturformidling må være båtens primære bruksområde, men utleie for andre formål kan utgjøre et supplement • den norske kultubåten må, som byggverk, framstå som et kulturobjekt av høy kvalitet

Dato:	September 2004
Antall sider:	40
Pris:	Kr 70,-
Utgiver:	Østlandsforskning Serviceboks 2626 Lillehammer

Telefon 61 26 57 00
Telefax 61 25 41 65
e-mail: post@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

⌈ Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo 1. Ytterligere eksemplarframstilling uten avtale og strid med åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

Innhold

1	BAKGRUNN FOR UTREDNINGEN.....	7
2	KULTURHISTORISKE OG KULTURPOLITISKE KONTEKSTER FOR NY NASJONAL KULTURBÅT	9
2.1	NORGE SOM KYSTNASJON	9
2.2	NOEN GENERELLE UTVIKLINGSTREKK I KULTURLIVET.....	9
2.3	KULTURPOLITISKE HOVEDMÅLSETTINGER OG VIRKEMIDLER.....	13
2.4	NOEN AKTUELLE SPØRSMÅL I DAGENS KULTURPOLITISKE DEBATT	16
3	SPØRSMÅLET OM EN NY NASJONAL KULTURBÅT	19
3.1	KYSTFYLKENES BEHOV OG INTERESSE FOR EN NY NASJONAL KULTURBÅT	19
3.2	ERFARINGER FRA INNVIK.....	21
3.3	KULTURBÅT SOM FORMIDLINGSARENA – FOR- OG MOTARGUMENTER	22
3.4	GRUNNLAG FOR VIDERE ARBEID MED EN NY KULTURBÅT?	24
4	KULTURPOLITISKE ASPEKTER.....	26
4.1	KULTURBÅTENS FARTSOMRÅDE	26
4.2	KULTURBÅTENS POTENSIELLE BRUKERE OG SAMARBEIDSPARTNERE	27
4.3	KULTURBÅTENS VIRKSOMHETSPROFIL OG BIDRAG TIL ET BEDRE OG MER OMFATTENDE KULTURTILBUD	30
5	KULTURBÅTENS TEKNISKE, BYGNINGSMESSIGE OG ARKITEKTONISKE ASPEKTER..	32
5.1	SKISSEMESSIG ROMPROGRAM OG YTRE MÅL.....	32
5.2	DEN NORSKE KULTURBÅTEN SOM NASJONALT BYGGVERK.....	33
6	EIERSKAP OG DRIFTSMODELL	35
7	ØKONOMISKE ASPEKTER.....	37
7.1	INVESTERING	37
7.2	DRIFT.....	37
7.3	FINANSIERING.....	37
8	OPPSUMMERING	39
	LITTERATUR	40
	KULTURSJOKK MED KULTURBÅTEN, TURNE I MØRE OG ROMSDAL 9.11.-01.12.1999.....	41
	TIRSDAG 9.11.99.....	41
	ONSDAG 10.11.99	41

Vedlegg:

Vedlegg 1: Kultursjokk med Kulturbåten, turne i Møre og Romsdal 9.11.-01.12.1999

Vedlegg 2: Driftskalkyle ny kulturbåt

1 Bakgrunn for utredningen

MS Innvik, som opprinnelig var en bilferge som trafikerte fjordene på Vestlandet, ble tidlig på 1980-tallet bygd om til teaterbåt. Initiativtakerne var daværende teatersjef Anne Gullestad ved Sogn og Fjordane Teater og fylkeskultursjef i Sogn og Fjordane Lidvin M. Osland. De fikk kjøpt båten for en krone og fikk 2,5 mill i driftsstøtte fra KD. Den første oppsetningen var ”Splint”¹ med Jon Eikemo i hovedrollen. Stykket ble spilt 57 ganger i Sogn og Fjordane og Hordaland i 1982. Deretter ble stykket vist i Bergen, der etterspørselen var så stor at det måtte settes opp ekstraforestillinger. Det ble også gjennomført en publikumsundersøkelse, der 98,2 % av de spurte svarte ja på spørsmålet om ideen med en teaterbåt var positiv.

I perioden 1997-2000 besøkte Kulturbåten Innvik 9 fylker og flere hundre spillesteder. I 1999 turnerte den i nærmere 160 døgn og viste ca 250 forestillinger for i alt 26500 publikummere.²

Kulturbåten Innvik ble eid og drevet av et aksjeselskap der Sogn og Fjordane Teater, Hordaland Teater og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane hver hadde 1/3 av aksjene.³ Båten var særlig sterkt forankret i Sogn og Fjordane, med Sogn og Fjordane Teater som den største brukeren og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane som operatør, men også andre brukere leide båten og den ble brukt til turneer langs hele kysten fra Østfold til Finnmark.

I 2001 ble Innvik bestemt solgt, dels på grunn av nytt regelverk for fartøy, dels på grunn av behovet for oppgradering og dels på grunn av usikkerhet knyttet til hovedmotorens tilstand.⁴ Båten ble solgt til Stiftelsen Nordic Black Theatre som teaterbåt i Bjørvika. Nordic Black Theatre hadde i 1999 leid båten til en turne med to transkulturelle teatergrupper. På Nordic Black Theatres hjemmeside sies følgende om hva det førte til: ”Vi likte oss så godt på MS Innvik, at da vi måtte flytte ut fra de gamle lokalene våre i Parkteateret, kjøpte vi rett og slett båten!”⁵

Avviklingen av kulturbåttilbudet førte til reaksjoner blant kulturarbeidere, kommuner og institusjoner langs kysten. Aksjonen hadde forankring først og fremst i Sogn og Fjordane, Hordaland og Møre og Romsdal, men også miljøer i andre fylker og på nasjonalt plan engasjerte seg sterkt i saken. De så kulturbåten som en viktig arena for kulturformidling, som et ”flytende kulturhus” for steder og kommuner som manglet egnede lokaler for teater og annen kulturformidling, men som hadde kaianlegg der båten kunne legge til.

¹ Stykket ble skrevet av vestlandsforfatteren og -dramatikeren Norvald Tveit i 1977.

² Fra notat fra Den norske Kulturbåten AS til Familie-, kultur- og administrasjonskomiteen, november 2000.

³ Selskapet Den norske kulturbåten AS fungerer i dag gjennom et styre og en liten administrativ ressurs, og har arbeid for en ny kulturbåt som sin fremste oppgave.

⁴ Kulturbåten Innvik var truet også i 2000, da det i *St.prp. nr. 62 (1999-2000) Om kommuneøkonomien 2001 m.v.* ble foreslått å avvikle statstilskuddet til kulturbåten fra og med 2001. Stortinget besluttet imidlertid at tilskuddet skulle videreføres.

⁵ www.nordicblacktheatre.no, juni 2004

Allerede før Innvik ble tatt ut av turnevirksomheten ble det også tatt initiativ til bygging av ny kulturbåt, med styret i Selskapet den Norske kulturbåten AS som fremste drivkraft. Selskapet fikk i 2000 utarbeidet tegninger og kostnadskalkyle for en ny nasjonal kulturbåt⁶, og det ble i løpet av nesten tre år arbeidet iherdig for å få Kultur- og kirkedepartementet til å gjennomføre en utredning om spørsmålet. Som svar på kulturminister Valgerd Svarstad Hauglands anmodning (sommeren 2002) om mer informasjon om interessen for og behovet for en ny nasjonal kulturbåt, tok Selskapet den Norske kulturbåten AS initiativ overfor alle landets fylkeskommuner og fikk bred støtte til et krav om videre utredning av spørsmålet. Alle fylkeskommunene langs kysten samt Hedmark fylkeskommune stilte seg bak ønsket om en utredning.

Stortinget fattet 11.desember 2003 følgende vedtak:

”Stortinget ber Regjeringen sørge for at det nedsettes en arbeidsgruppe som utreder spørsmålet om bygging og drift av en nasjonal kulturbåt og legge saken frem for Stortinget.”

Kultur- og kirkedepartementet anmodet i brev av 18.03.2004 Norsk kulturråd om å gjennomføre utredningen. Det ble i april 2004 nedsatt en arbeidsgruppe med følgende sammensetning:

- Forsker Jorid Vaagland, Østlandsforskning (sekretær)
- Teknisk sjef Jens-Henrik Andersen, Riksteatret
- Sivilarkitekt MNAL Helge Schjelderup

Den tolkning som ble lagt til grunn for arbeidet ble formulert slik:

- Utredningen skal skaffe fram et *bredt faktagrunnlag* om forutsetningene for en nasjonal kulturbåt.
- Utredningen skal ha *hovedvekt på kulturbåtens kulturpolitiske funksjon* og ta utgangspunkt i kravene til nasjonale kulturbygg når det gjelder innhold og bruk.
- Utredningen skal drøfte ulike modeller med hensyn til programmeringsansvar, og driftsmessige og økonomiske konsekvenser av dette.
- Dilemmaer knyttet til spørsmål om mulige kulturpolitiske resultater av en nasjonal kulturbåt skal drøftes. Arbeidsgruppen tar imidlertid forbehold m.h.t. i hvilken grad det, innenfor de rammene som er gitt for utredningsarbeidet, vil være mulig å sette kulturbåt som kulturpolitisk virkemiddel opp mot alternative virkemidler.

Resultatet av arbeidsgruppens arbeid legges fram i foreliggende rapport.

⁶ Arbeidet ble utført av skipsverftet Fjellstrand AS

2 Kulturhistoriske og kulturpolitiske kontekster for ny nasjonal kulturbåt

2.1 Norge som kystnasjon

Kysten er et helt vesentlig element i Norges geografi og kulturhistoriske identitet. Norges geografiske særpreg utgjøres i betydelig grad av det langstrakte og differensierte kystlandskapet, med et ytre kystlandskap vekslende mellom fastland, øyer og skjærgård, og et indre kystlandskap med fjorder som skjærer seg dypt inn i landet.⁷ Fra urgammel tid har de viktigste ferdselsvegene gått langs kysten og storparten av bosettingen kom fra først av her. Langs den ytre kysten og inn i fjordene utviklet det seg et variert bosettingsmønster av gardssamfunn, fiskevær, handelssteder, byer, tettsteder og industristeder. Norvegen, ”vegen langs kysten mot nord”, var også det som ga landet vårt navn. Omlegging til landverts transport har utfordret det gamle bosettingsmønsteret, men likevel er Norge fortsatt i overveiende grad et land befolket langs sin lange kystlinje.

2.2 Noen generelle utviklingstrekk i kulturlivet

Globalisering, lokalisering og glocalisering

Flere samfunnsforskere har pekt på at motsetningen mellom sentrum og periferi – og mellom det globale og det lokale – er i ferd med å oppløses eller utviskes i moderne samfunn.

Sosialantropologen Thomas Hylland Eriksen skriver for eksempel at

”Vi lever ved inngangen til informasjonsalderen – en tid da de globale nettene blir stadig tettere, grensen mellom det lokale og det globale viskes ut, informasjon utveksles lynraskt over hele kloden, og – for aktive kulturkonsumenter – tidligere fjerne og eksotiske steder er blitt like hjemlige og vante som utkantstrøk i ens eget land.” (Eriksen 1998, referert i Mangset 2002:82).

Sett fra dette perspektivet trenger det ikke være noen stor motsetning mellom en ’global’ og en ’lokal’ identitet og kultur, tvert imot er globalisering og lokalisering å betrakte som parallelle og sammenvevde prosesser, populært kalt ’glocalisering’.⁸ Det globale og det lokale smelter sammen, globale prosesser blir tilpasset lokale forutsetninger, det universelle og det partikulære integreres i hverandre. I motsetning til det som pessimister hevder er det ikke slik at ”alt blir likt”, snarere er kulturell homogenisering og heterogenisering parallelle prosesser, som også forutsetter hverandre gjensidig.

⁷ Flere av de lengste fjordene på Vestlandet er mellom 100 og 200 km lange. Også de nordlige landsdelene har store, dype fjorder. Totalt måler fastlands-Norges kystlinje med fjorder og bukter over 21 300 km. Med øyenes kystlinje, blir lengden totalt mer enn 57 000 km. (bl.a. www.statkart.no)

⁸ Sosiologen Roland Robertson sier at ’glocalisering’ som begrep og prosess innebærer ’the universalisation of the particular and the particularisation of the universal’.

Også på kulturfeltet kommer globaliseringstendensene klart til uttrykk. Parallelt med at norske kunstnere opererer på internasjonale kunstarenaer og forholder seg til internasjonale kvalitetsnormer og -hierarkier, foregår også en sterk vitalisering av lokalt og regionalt kulturliv og en oppblomstring av kulturtiltak med utgangspunkt i lokale krefter og lokalt engasjement. Den store framveksten av kulturfestivaler er kanskje det mest typiske eksemplet på fruktbart samvirke mellom det lokale og det globale, med på den ene side lokal deltakelse, engasjement og eierskap og på den annen side et kunstnerlig innhold preget av internasjonal kvalitet og nyskaping.

Mangset (2002) understreker imidlertid at sentrum-periferidimensjonen likevel fortsatt er høyst virksom innad i norsk kunstliv. For eksempel bor norske kunstnere mye mer sentralisert enn folk flest. I 1993-94 bodde nesten halvparten – eller 48% - av de 'organiserte' (det vil stort sett si 'profesjonelle') norske kunstnerne i Osloregionen⁹, mot bare 16% av befolkningen som helhet. Det var riktignok store forskjeller mellom kunstnergrupper: Mest sentralisert bodde mange av scenekunstnerne, for eksempel koreografene (84%), danserne (78%) – og til dels skuespillerne (63%). Mest desentralisert bodde noen av de skapende kunstnergruppene, særlig kunsthåndverkerne (28%), forfatterne (37%) og billedkunstnerne (43%).¹⁰ Mangset peker på faktorer som arbeidsmarked, fagmiljø og urban livsstil for å forklare dette, men viser også til at det er en internasjonal tendens til at kunstlivet preges av verdi- og kvalitetshierarkier mellom sentrum og periferi. Denne gir seg utslag i at det er de "kunstsakkyndige portvokterne" i Osloregionen som forvalter kunstnerisk kvalitet og at de fleste arenaer og institusjoner med kunstnerisk makt og anseelse er konsentrert i denne regionen, mens institusjoner i distriktene har lavere kunstnerisk anerkjennelse - rett og slett på grunn av avstanden til den kunstsakkyndige definisjonsmakten. "I siste instans er det den nasjonale – og den internasjonale – suksessen som virkelig teller. Og det er primært i sentrum – altså i Oslo – at makten til å tildele status som nasjonal kunstner ligger." (Mangset 2002:89)

Det bildet som er tegnet av et i stor grad Oslosentrert kvalitetshierarki i kunstlivet trenger utvilsomt nyansering. Institusjoner, arenaer og miljøer utenfor Osloregionen har etter hvert markert seg blant de mest prestisjetunge på sine felt¹¹, og regionale kunstuttrykk gjør seg sterkt gjeldende både nasjonalt og internasjonalt.¹² Ikke minst skjer en god del kunstproduksjon innenfor rammen av midlertidige prosjekter, grupper og ensembler som er mindre stedbundne enn institusjonene.

⁹ 'Osloregionen' omfatter i denne sammenheng Oslo by + seks omegnskommuner.

¹⁰ Samme tendens til at kunstnerbefolkningen er konsentrert i storbyer finner vi også i andre land, slik som Finland, England og Frankrike.

¹¹ For eksempel Bomuldsfabriken i Arendal, Momentum i Moss, ung-jazzmiljøet i Trondheim, Quartfestivalen i Kristiansand, musikkmiljøet i Bergen.

¹² For eksempel Mari Boine og Dag Nordstoga.

Økt antall frilansere

I motsetning til det som er et generelt demografisk utviklingstrekk er kunstnerbefolkningens utvikling proporsjonal med velstandutviklingen i samfunnet. Siden 1980-tallet har det skjedd en kraftig vekst i rekrutteringen til kunstneryrkene og en økning i antall kunststudenter i utlandet. Dette har gitt seg utslag i et stort antall ferdig utdannede kunstnere med en yrkestilpasning som frilansere eller ”kulturelle entreprenører”. (Bjørkås 1998, Bolkesjø 2003)

Bjørkås (1998) beskriver flertallet av frilansere innen de utøvende kunstartene som først og fremst ”generalister og sjangervekslere” og deres karrierer som preget av å ”skrape sammen” arbeidsoppgaver i et omfang som gjør det mulig å være heltidssysselsatt. Dette er ikke lett for alle kunstnergrupper. For en etterspurt allround-musiker består et frilanserårsverk av et mangfold av engasjementer, og det forutsetter en pragmatisk og fleksibel tilpasning til arbeids- og oppdragsmarkedet. Bjørkås sier at denne kategorien frilansere med få unntak er å betrakte som ”heltidskunstnere” med en yrkespraksis preget av ”aktiv pendling mellom både produksjonsenklaver og sjangere”. Tilpasningen er sammensatt i den forstand at den i svært mange tilfeller omfatter engasjementer både i kunstinstitusjoner, i kulturindustriefeltet og i ”alternative” prosjekter. Den karakteriseres videre ved at oppdragene i institusjonene og i kulturindustrien framstår som ”brødjobbing”, mens det er i egne grupper og egeninitierte prosjekter at de faglige ambisjonene utfoldes i mer systematisk forstand. ”Her gjøres det teateroppsetninger hvor kunstnerne selv setter standarden for det kunstneriske uttrykket, hvor de eksperimenterer og hvor de individuelt eller kollektivt kontrollerer de prosessene som fører fram mot offentligheten.” (Bjørkås 1998:98)

I den andre enden av skalaen finner vi for eksempel danserne, som lever som frilansere ikke fordi det er dette de ønsker eller positivt velger, men fordi det er på denne måten de kan være sysselsatt og kan leve av et aktivt kunstnerskap, i et arbeidsmarked preget av permanent lav etterspørsel.

Mellom de få som lever med permanent og stor etterspørsel og de som lever med det motsatte, permanent underetterspørsel, finner vi de fleste musikerne og skuespillerne. De holder seg stort sett sysselsatt, hovedsakelig i institusjoner og/eller i kulturindustrien, men supplerer i perioder med å delta i ideelle band og frie grupper. Bjørkås fant at det var skuespillerne som hadde det relativt sett største arbeidsmarkedet og den største andelen heltidssysselsatte frilansere (ca 50 %). Musikernes arbeidsmarked var omfattende men relativt sett mindre enn skuespillernes, og det var dobbelt så mange deltids- som heltidssysselsatte frilansmusikere. Og frilansdansernes beskjedne arbeidsmarked sysselsatte bare en fjerdedel på fulltid.

Økt grad av prosjektorganisering og prosjektfinansiering i kulturlivet

Den norske og nordiske kulturpolitiske modellen har tradisjonelt vært preget av høy grad av institusjonalisering, det vil si av etablerte strukturer, stabile organisasjoner og institusjoner, og faste og forutsigbare støtteordninger. Graden av institusjonalisering varierer imidlertid mellom ulike kunstformer og sjangre: Klassisk musikk og teater har alltid vært sterkt institusjonalisert, mens jazz, rock, moderne dans og eksperimentell scenekunst i mye større grad både produseres og formidles på utenom institusjonelle arenaer.

Flere kulturforskere har pekt på tendenser til avinstitusjonalisering på kunstfeltet (Lash 1994, Bjørkås 1998, Mangset 2002), det vil si at de tunge tradisjonelle kunstinstitusjonene med en fast stab utfordres av midlertidige prosjekter med hovedsakelig frilansere som utøvere. Særlig innen utøvende kunstarter skjer mye kunstnerisk virksomhet innenfor helt andre rammer enn etablerte institusjoner, for eksempel frie grupper, midlertidige ensembler og festivaler.

Også det offentlige støttesystemet på kunstfeltet dreies mer i retning tidsavgrensede prosjekter framfor driftsstøtte til faste institusjoner eller grupper. Omleggingen av tilskuddsordningen til fri scenekunst er ett av flere eksempler på denne tendensen. Ordningen ble opprettet i 1982 som en driftsstøtteordning til frie sceniske grupper, gitt etter rent formelle kriterier. Fra 1988 ble den lagt om til en differensiert ordning der noen grupper fikk driftsstøtte (for enten tre eller ett år) men der det også kunne gis prosjektstøtte. I 1996 ble ordningen gjort om til en ren prosjektstøtteordning for fri scenekunst. (Bergsgard og Røyseng 2001)

Både tendensen til frilanstilpasninger og prosjektfinansiering gir seg utslag i et økt antall frie grupper, det vil si kunstnergrupper uten fast institusjonell tilknytning. Disse har ofte karakter av tidsavgrensede prosjekter finansiert gjennom ulike offentlige tilskuddsordninger og formidlet gjennom blant annet Norsk Scenekunstbruk. 13 fylkeskommuner er medlemmer i Norsk Scenekunstbruk og bidrar i finansieringen av tilbudet, som innebærer formidling av forestillinger for ulike målgrupper, men ikke minst for barn og unge. Scenekunstbruket er definert som den nasjonale aktøren og ressursen i formidlingen av fri scenekunst i Den kulturelle skolesekken.

Grenseoverskridende uttrykksformer

Det er et trekk ved dagens kunstverden at grensene mellom ulike kunstarter og sjangre overskrides. Samtidskunsten kjennetegnes av nye uttrykksformer, "cross-overs" og hybrider med trekk både fra tradisjonelle kunstarter og fra andre fagområder, for eksempel det museumsfaglige. Bruk av avansert teknologi og nye medier i kunsten er en side ved dette. Kunstnere lager ikke lenger bare unike produkter eller verker men beveger seg også inn på reklamens og kulturindustriens områder (jfr det vi tidligere har skrevet om frilansere), bruker

ny teknologi og blander elementer fra ulike sjangre og kunstuttrykk. Også grensene mellom kunst og kommers og mellom ”finkultur” og folke- eller amatørkultur utfordres og er i endring.

Økt kulturtilbud og økt bruk av tilbudet

Kulturmeldingen (St.meld. nr 48) slår fast at det samlede kulturtilbudet vokser og blir mer variert, og at en på de fleste kulturområder kan registrere en økning i kulturbruken. Det antas videre at disse tendensene vil vedvare, tatt i betraktning at moderne tjenesteyting generelt er i jevn vekst, at utdanningsnivået øker, at det blir mer fritid, at fleksibiliteten i arbeidslivet øker og at skillet mellom arbeid og fritid utviskes mer og mer. Urbanisering, teknologiske endringer og et mer variert mønster for deltakelse virker i samme retning. Det samme gjør også tendensene til at grensene mellom ulike kunst- og kulturuttrykk blir mindre tydelige, at seriøs kunst, reklame og kulturindustri i større grad enn før smelter sammen og at det vokser fram mer varierte finansieringsordninger.

Økningen i kulturbruk i løpet av 1990-tallet var størst på områdene teater, populærmusikk og klassisk musikk. Også ballett-/danseforestillinger hadde en betydelig økning. Dette er imidlertid fortsatt det kulturtilbudet som har minst oppslutning av alle, mens kino, idrettsarrangementer, folkebibliotek, museer og teater/musikal/revy er de kulturtilbudene som benyttes mest. (Norsk kulturstatistikk 2002)

2.3 Kulturpolitiske hovedmålsettinger og virkemidler

Kvalitetskultur til alle - og tilgjengelig for alle

De overordnede kulturpolitiske målsettingene har, i store trekk, stått ved lag i hele etterkrigstiden. Ved siden av kvalitet og kvantitet er tilgjengelighet til kulturtilbud og kulturopplevelser for alle, uansett bosted og sosial tilhørighet, viktige kulturpolitiske målsettinger.

”Det er et mål å sikre hele befolkningen god tilgang til et mangfold av kulturopplevelser. Å oppnå bred oppslutning om kunst- og kulturtilbudene fordrer tilgang til et bredt spekter av kulturytringer i alle deler av landet. Det tillegges særlig vekt å nå fram til barn og unge med kunstopplevelser av høy kvalitet.” (St.prp. nr 1 (2003-2004) for budsjetterminen 2004).

Målet om en landsdekkende kulturformidling er ambisiøst, ikke minst i lys av betydelige samfunnsendringer både geografisk, sosialt og teknologisk. Det er i etterkrigstiden utviklet flere virkemidler for å nå målet om tilgjengelighet til kulturtilbud for alle. Opprettelsen av institusjoner som Riksteatret, Riksgalleriet (senere Riksutstillinger) og Rikskonsertene hadde sin begrunnelse i den tankegang at sosiale og geografiske forskjeller kunne viskes ut gjennom å gi alle tilgang til nasjonal høykultur.

I 1950 ble det også opprettet en egen statlig støtteordning for samfunnshus. Statsstøtten hadde som formål å bidra til lokaler rundt om i landet som både kunne ta imot kulturtilbud fra sentrum (som Riksteatret og Norsk bygdekino) og gi rom for lokal foreningsaktivitet, ofte også idrettsaktivitet¹³. Støtteordningen var altså et virkemiddel både for formidling av nasjonal kvalitetskultur og lokal amatørkulturell aktivitet. Særlig fra 1989, da kategorien ”regionale kulturbygg” ble innført, har kulturbyggene fått en klarere dreining mot formidlingsvirksomhet, gjennom tilrettelegging for større teateroppsetninger, konserter og kinodrift. Fra 1950 til 1986 ble det bygget ca 740 samfunnshus med statlig tilskudd. I perioden 1987-2001 ble det gitt statsstøtte til i alt 924 lokale og 29 regionale kulturbygg. (Vaagland, Andersen og Eide 2002)

Ambisjonen om å nå nye publikumsgrupper lå også til grunn for opprettelsen av regioneatrene, kunstnersentrene og distriktsmusikerordningene på 1970- og 1980-tallet, men de bygde på en annen forståelse av hva som var viktig å formidle. Nå ble vekten lagt på å utvikle lokalt forankrede kunstinstitusjoner som kunne produsere tilbud med røtter i lokal kultur og erfaringsverden, og som appellerte til publikum ved å ta utgangspunkt i den virkelighet de kjente igjen. Blant målsettingene til de regionale institusjonene var at de skulle bidra til utvikling og styrking av regionenes eget kulturliv, med basis i regionenes kulturelle egenart.

Til tross for institusjoner og formidlingsordninger både for ”nasjonale” og regionalt forankrede kulturtilbud, har det vist seg vanskelig å sikre et fullverdig og likeverdig kulturtilbud til hele befolkningen. Som den svenske sosiologen Mats Trondman (1999) påpeker, er det et grunnleggende dilemma at selv om tilbudet fins så velger mange å ikke ta dem i bruk:

”De estetiska uttryck [...] som kulturpolitikens institutioner distribuerar svarar uppenbarligen inte mot de erfarenheter eller den längtan som den avståndstagande publiken är bärare av.” (Trondman 1999, referert i Aslaksen 2001: 8).

En faktor som kan fungere som en barriere for publikums bruk av kulturtilbud er formidlingsarenaene, slik det også påpekes i Kulturmeldingen:

”Somme har peika på at dei tradisjonelle lokala har høge dørstokkar. Sikkert er det at alternative lokale kan nå eit nytt publikum. Det er mange døme på dette. Torshovteatret har for ein stor del eit anna publikum enn hovudscena på Nationalteatret. Friluftsfamsyningar, til dømes dei historiske spela, når eit stort publikum og må arrangerast utanom dei faste sesongane på grunn av den korte norske sommaren.” (St.meld nr 48: s.120)

NOU 2002:8 Etter alle kunstens regler (Scenekunstutredningen) tar opp institusjonenes tilgjengelighet og deres rolle som møteplass mellom kunsten og publikum. Tilgjengelighet

¹³ Det ble oppfordret til samlokalisering bl.a. med skolenes behov for gymnastikksal, og kombinasjonsløsninger samfunnshus/idrettsbygg/skole var vanlig.

trekkes fram som det aller viktigste av statens styringsmål overfor institusjonene, eller "det offentlige oppdraget" som institusjonene er underlagt. Det påpekes at tilgjengelighet i mange tilfeller står i motsetning til et annet sentralt styringsmål for institusjonene, nemlig ressursutnytting, og at dette kommer til uttrykk blant annet ved at institusjonenes turneplikt er blitt tonet ned i senere år. Det turnerende kulturtilbudet er totalt sett er blitt mindre, særlig på teaterområdet, og det er færre steder som nyter godt av det, blant annet som følge av at Riksteatrets turnevirksomhet er blitt konsentrert til å omfatte færre spillesteder.

Kulturmeldingen signaliserer at departementet vil vurdere særskilte insentiver for å motivere og stimulere til turnevirksomhet og gjestespill. (St.meld. nr 48:121)

Den kulturelle skolesekken

I 2001 ble det satt av en særskilt sum over Kulturdepartementets budsjett øremerket samarbeid mellom kultur og skole under paraplyen Den kulturelle skolesekken, og Utdannings- og forskningsdepartementet bevilget samme år midler til kompetanseutvikling i forbindelse med satsingen. Fra og med 2004 er Skolesekk-satsingen opptrappet og utvidet ved hjelp av den økte potten av spillemidler til kulturformål.

Den kulturelle skolesekken skal være forankret i den generelle delen av læreplanen for grunnskulen og bygge opp under de pedagogiske målsettingene i skolen. De overordnede målsettingene med Den kulturelle skolesekken er

- å medvirke til at elever i grunnskulen får et profesjonelt kulturtilbud
- å legge til rette for at elever i grunnskulen skal få tilgang til, gjøre seg kjent med og få et positivt forhold til kunst- og kulturuttrykk av alle slag
- å medvirke til å utvikle en helhetlig innlemming av kunstnerlige og kulturelle uttrykk i realiseringen av skolens læringsmål.

St.meld nr 38 (2002-2003) Den kulturelle skolesekken peker på at både skolene, kommunene kulturlivet har et ansvar når det gjelder innholdet i skolesekken. For eksempel framholdes det at produsenter og formidlere over hele landet må arbeide målrettet med nye metoder og ny formidling, at det bør utvikles mer dialogbaserte formidlingsmetoder og tilbud som i større grad aktiviserer og inkluderer elevene i formidlingsarbeidet, og at det må tilrettes for for- og etterarbeid i skolen. En av utfordringene som meldingen tar opp gjelder utvikling av de formidlingsordningene som har ambisjoner om landsomfattende virke, som får direkte tilskudd over statsbudsjettet, og som kommunene betaler relativt lite for å nyte godt av. Som eksempler nevnes Rikskonsertene, Riksutstillinger, Norsk Scenekunstbruk og Norsk Forfattersentrum.

For skoleåret 2004/2005 er det fordelt i alt 120 millioner kroner til tiltak under Den kulturelle skolesekken, derav 70% (84 mill. kroner) til lokale og regionale tiltak og 30% (36 mill.) til prosjekter innen satsingsområdene musikk, film, scenekunst og visuell kunst. Hoveddelen av

midlene til lokale og regionale tiltak (ialt 30 mill. kroner) er fordelt til fylkene etter en bestemt fordelingsnøkkel. I følge tildelingsbrevet til fylkeskommunene¹⁴ skal minst en tredjedel av fylkets midler benyttes til innkjøp av produksjoner og/eller turnering/formidling av disse, for å kunne tilby kommunene kunst- og kulturproduksjoner av høy kvalitet. Videre skal minst en tredjedel fordeles mellom kommunene i fylket etter fordelingsnøkkelen for kvalitetsutviklingsmidler i grunnopplæringen. Den siste tredjedelen kan fylket fordele etter egen vurdering, men mellom en og to tredjedeler også av denne skal kanaliseres til kommunene. I tillegg til disse generelle retningslinjene for fordeling av fylkenes andel av Skolesekkmidlene åpner departementet også for at kommuner eller samarbeidende kommuner med mer enn 30 000 innbyggere kan få tildelt hele sin andel av midlene til fylket, etter samme fordelingsnøkkel som allerede nevnt, for å kunne bestille, produsere og formidle kunst og kultur av høy kvalitet til sine grunnskoler.

2.4 Noen aktuelle spørsmål i dagens kulturpolitiske debatt

Statlig eller regionalt ansvar på kulturpolitikkfeltet?

Regionalisering har i senere tid vært en hovedstrategi i samfunnsutviklingen, med region og ikke fylke som den nye regionale enheten. Helsetjenesten, Statens Vegvesen og mange andre statlige etater er blitt regionaliserte, mens fylkeskommunenes framtidige rolle og funksjon er under sterkt press.¹⁵ I denne situasjonen forsøker også distriktene i økende grad å legge premisser for regionaliseringen og utvikle nye former for regionalisering, blant annet ved å utvikle og prøve ut nye samarbeidskonstellasjoner. I disse strategiene står samarbeid mellom flere fylkeskommuner ofte sentralt. Blant annet på kunst- og kulturområdet ser vi slike tendenser. Det mest konkrete eksemplet er arbeidet i de fire fylkene på Vestlandet (Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal) for å etablere en felles "kulturregion". Georg Arnestad tok i en utredningsrapport i 2002 til orde for etablering av en slik kulturregion, som i tillegg til å initiere egne kulturtiltak og fungere som overbygning over eksisterende tiltak og prosesser i regionen, også burde overta statens ansvar og økonomiske virkemidler på en del kulturpolitiske felter.

Regionaliseringstanken kommer videre til uttrykk ved at fylkeskommuner og regioner har fremmet ønske om økt regionalt selvstyre innen kunstformidlingen, på bekostning av riksinstitusjonene. Blant annet har det fra fylkeskommunalt hold vært arbeidet for å få ansvar for Rikskonsertenes skolekonsertordning, og for oppretting av regionale distribusjonsledd og prioritering av regionale kunst- og kulturinstitusjoner (både når det gjelder produksjon og formidling). Fra statens side har det vært gjort flere forsøk på å svare på utfordringene fra regionalt hold. Blant annet ble det i perioden 1995-2000 gjennomført en prøveordning med

¹⁴ www.denkulturelleskolesekken.no/info/okonomi.html

¹⁵ Jfr. bl.a. Tor Selstads utredning for Kommunenes sentralforbund (august 2004) med forslag om å slå sammen de nåværende fylkene i 7 regioner.

regionale utstillingskoordinatorer, finansiert av Riksutstillinger og hver av de respektive fylkeskommunene. Videre ble det i perioden 1998-2000 gjennomført et såkalt signalprosjekt i samarbeid mellom de tre riksinstisusjonene, med det mål å utvikle lokale arrangørledd (ikke minst kulturhusene), for å styrke formidlingen av kunst- og kulturtilbud.

R-enes rolle¹⁶

I følge Aslaksen (2000) er vi nå inne i en periode med økt regionalt fokus på tilførsel av kunst og kultur av høy kvalitet og på distribusjonsordninger for å sikre et likeverdig kulturtilbud over hele landet, men også med uttalt ønske fra regionalt og lokalt nivå om at kulturtilbudet skal ha forankring i lokale behov og interesser. Dette har kommet til uttrykk blant annet i kritikk av de tre R-enes politikk, som oppfattes som sentralisert og preget av manglende dialog med lokale og regionale aktører.

Som Aslaksen (2000) påpeker er den kritikken som har vært reist mot Riksteatret (og det samme gjelder også for de to andre R-ene) ikke primært en kritikk av den kunstneriske profilen men av formidlingsvirksomheten.

”Kommunene hevder at de mangler innflytelse over formidlingssituasjonen lokalt. Konkret går kritikken ut på at det er vanskelig å inngå langsiktige avtaler og formalisert samarbeid med Riksteatret. Riksteatrets turnevirksomhet framstår for kommunene langt på vei som en énveisrelasjon der Riksteatret kommer på besøk og lokale arrangører forventes å utøve en vertskapsrolle.” (Aslaksen 2000:59)

Også Riksteatrets rolle i forhold til andre produksjonsmiljøer har vært gjenstand for kritikk gjennom flere år. Argumentet har vært at RT burde redusere andelen egenproduksjoner til fordel for turneer med andre teatres produksjoner, for å bidra både til at disse blir vist til et større publikum og til at de totale ressursene på teaterfeltet blir mer effektivt utnyttet.

Kulturmeldingen tar til orde for at Riksteatret

”...skal prøva ut ulike former for samarbeid med teater og frie grupper og prioritera arbeidet med å formidla oppsetjingar som er arbeidd fram av andre. For å letta ei slik omlegging ventar departementet at teaterinstitusjonane har for auga at ein nærare definert del av oppsetjingane skal kunna tilpassas eit turnéformat. Det inneber òg at Riksteatret må leggja om arbeidsmåttane sine.” (St.meld. nr 48:145-46)

Med jevne mellomrom i de siste 15 årene er Riks’ene enten samlet eller hver for seg blitt foreslått nedlagt, med den begrunnelse at de har utspilt sin rolle og/eller at de midlene som går til disse institusjonene ville komme bedre til nytte hvis andre (fortrinnsvis regionale) aktører fikk hånd om dem¹⁷. Sommeren 2004 tok Senterpartipolitiker i Oppland Eli Blakstad til orde

¹⁶ De tre R-ene omfatter Riksteatret, Rikskonsertene og Riksutstillinger.

¹⁷ Som eksempler kan nevnes John Persen i innlegg på www.ballade.no 29.09.2000, fylkeskulturdirektør Lidvin Osland i intervju med www.scenekunst.no 12.desember 2002, og leder i Bergens Tidende 1.februar 2004.

for å nedlegge Riksteatret til fordel for økt satsing på regionteatrene og de regionale knutepunktinstitusjonene, og i september 2004 foreslo direktør Anne Aaserud i Nordnorsk Kunstmuseum nedlegging av Riksutstillinger og overføring av oppgavene til knutepunktinstitusjonene (Kulturnytt i NRK P2 16.09.04). I en kommentar til Blakstads utspill om Riksteatret karakteriserte kulturforsker Georg Arnestad ved Høgskulen i Sogn og Fjordane debatten som ”et maktspill der regionene i større grad ønsker å få makt over de pengene som staten i dag disponerer” og som ledd i regionale kulturarrangementers og kulturinstitusjoners kamp for en plass på statsbudsjettet. (Kulturnytt i NRK P2 23.07.04).

Motsetningene mellom sentrum og periferi kommer også til uttrykk når det gjelder de regionale kunstformidlingsinstitusjonene. Walderhaug (2000) peker på at disse, i likhet med sentraliserte kunstformidlingsinstitusjoner (bl.a. R-ene) har slitt med manglende evne til å engasjere et regionalt publikum og til å bli sterke eksponenter for regionens egenart og kunstproduksjon. Walderhaug ser blant annet følgende årsaker til dette:

”Én årsak kan være at de regionale kulturinstitusjonene i for stor grad har valgt en modell som ligner landets store kulturinstitusjoner. De er blitt små nasjonalteatre, små museer for samtidskunst, uten ressurser til å følge opp slike ambisjoner.” (Walderhaug 2000:63).

3 Spørsmålet om en ny nasjonal kulturbåt

Utredningsarbeidet har hatt som siktemål å belyse forutsetninger for og dilemmaer rundt en nasjonal kulturbåt.

Det har i utredningsperioden vært innhentet synspunkter og vurderinger fra et stort antall aktører innen kulturlivet og ressurspersoner på andre relevante fagområder. Blant informantene kan nevnes fylkeskultursjefer (og/eller andre representanter for fylkeskulturkontorene) i kystfylkene, brukere av den tidligere Kulturbåten Innvik, representanter for potensielle brukerinstitusjoner av en eventuell ny båt, og representanter for interesseorganisasjoner som vil kunne bli involvert i ulike spørsmål rundt en kulturbåt. Videre har fagkyndige på skipstekniske spørsmål og på investerings- og driftsøkonomiske sider i skipsfarten, bidratt med sine erfaringer og kunnskaper.¹⁸

I henhold til mandatet for utredningsarbeidet har det særlig vært lagt vekt på å få fram erfaringer og vurderinger knyttet til de kulturpolitiske sidene ved en eventuell ny nasjonal kulturbåt. Det er derfor gjennomført intervjuer og samtaler med et stort antall personer som en visste eller forventet kunne bidra med konstruktive innspill.

3.1 Kystfylkenes behov og interesse for en ny nasjonal kulturbåt

Samtalene med fylkeskultursjefene, et utvalg kommunale kultursjefer og representanter for en del kulturinstitusjoner langs kysten viser at svært mange ser selve ideen som god og mener at en kulturbåt er en ideell kulturformidlingsarena for et land med så lang kystlinje og så stor kystbefolkning som Norge. Samtidig er det store forskjeller i vurderingene av behovet for og hensiktsmessigheten av en slik båt i de ulike fylkene og for de ulike institusjonene. Vi understreker at informantene har uttalt seg om hvor interessant en kulturbåt vil være for deres fylke, og naturligvis ikke har tatt stilling til hvorvidt det kan være aktuelt å bidra økonomisk til en kulturbåt.

I fylkene *fra Østfold til og med Vest-Agder* vurderes behovet for kulturbåt som begrenset. Flere av fylkene her har få kommuner med kystlinje. Samtidig er infrastrukturen generelt best utbygd i de ytre områdene, både når det gjelder kommunikasjon og kulturlokaler på land, mens det står dårligere til i de ”indre bygder”. Flere av fylkeskultursjefene mener derfor at det vil være politisk vanskelig å argumentere for en kulturbåt, som vil innebære ytterligere prioritering av kystkommunenes tilbud. I Vest-Agder fylkeskommune er kulturbygg en prioritert sak, og det blir gitt 5 mill. i fylkeskommunalt tilskudd i tillegg til statsstøtten, for å stimulere til utbygging (det samme gjelder også bibliotek). Til tross for at disse fylkeskommunene altså ikke ser en kulturbåt som et prioritert behov, utelukker de imidlertid

¹⁸ Arbeidsgruppen takker alle som har bidratt til utredningen for gode innspill og velvillig hjelp.

ikke at det kan være interessant å bruke båten for mer begrensede formål og ved visse anledninger, for eksempel i forbindelse med Den kulturelle skolesekken, festivaler osv.

For *Rogaland* er situasjonen ulik i forskjellige deler av fylket når det gjelder tilgangen til kulturbygg på land. Utfra slike hensyn er en kulturbåt interessant for fjordkommunene i nord-fylket, men langt mindre interessant i sør-fylket og Ryfylkebassenget.

Vestlandsfylkene *Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal* er de som utmerker seg som særlig entusiastiske til en ny kulturbåt. Her har de aller fleste kommuner tilgang til sjøen, og det legges vekt på at en kulturbåt er en fin måte å utnytte vestlandsfylkenes struktur på. Videre er infrastrukturen når det gjelder kulturbygg til dels dårlig utbygd langs kysten. Mange steder mangler lokaler eller har bare kummerlige skoler og samfunnshus, og avstander og reisetid til større steder der kulturtilbudet finnes hevdes å utgjøre en reell barriere for mange. En kulturbåt vurderes derfor som et tiltak som både vil bety økt kulturtilbud og gi lettere tilgjengelighet enn i dag.

Det er naturlig også å se den store entusiasmen for en ny kulturbåt i disse fylkene i lys av mange års tidligere erfaringer med bruk av kulturbåt. I tillegg til Kulturbåten Innvik, som hadde sitt hovedfartsområde i disse fylkene (jfr innledningen), har de tre fylkene også en felles bokbåt i perioden september – april, som primært besøker små steder. I tillegg til bokutlån fungerer båten også som formidlingsarena for forfattere, musikere, klovner, dokketeater e.l. I Hordaland besøker båten hvert stopp tre ganger i fartsperioden, i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal to ganger. Som regel blir det vist to forestillinger hver dag, ett på formiddagen rettet mot barn i barnehage og grunnskole, og ett om kvelden for hele familien. En prøver å legge opp ruten slik at alle stoppestedene får minst ett kulturprogram i året. Kulturprogrammene blir som regel støttet økonomisk av Folkeakademiet, Norsk forfattersentrum eller Rikskonsertene.¹⁹

Sør- og Nord-Trøndelag er godt dekket med kulturbygg og har få steder med behov for en kulturbåt. Kulturbåten kan være et supplement for befolkningen på enkelte steder, men kan uansett ikke erstatte turneer på landeveien.

I *Nordland, Troms og Finnmark* er det betydelig skepsis til hvor hensiktsmessig en kulturbåt vil være. I Nordland er det de mest utilgjengelige stedene som trenger tilbud, og for noen av disse vil båt være mer rasjonelt enn buss, men det forutsetter en liten båt (kanskje mindre enn Innvik) som kan gå inn på små øyer uten vei. I Troms er kulturbygg best utbygd ved kysten og en båt vil i mange tilfeller ha samme publikumsgrunnlag som de store kulturhusene. Finnmark er dårlig stelt med samfunnshus/kulturbygg, mange er bygd på 1950-tallet og er i dårlig stand og det er et stort behov for kulturarenaer. Det er også gode havneforhold mange

¹⁹ <http://www.hordaland-f.kommune.no/fylkesbibl/Epos/bokplan.htm#Bokbåten>

steder i fylket, tilrettelagt for hurtigruta, mens det andre steder er vanskeligere og dessuten svært værhardt.

3.2 Erfaringer fra Innvik

Arbeidsgruppen har i utredningsperioden vært i kontakt med mange personer som har erfaringer med Innvik, både brukere innen kulturlivet, administrativt ansatte om bord, styrerepresentanter, og representanter for fylkeskommunal og kommunal kulturforvaltning som enten selv har brukt båten eller har hatt tett kontakt med båten og brukerne.

De erfaringene som er blitt rapportert til oss kan oppsummeres slik:

- Innvik burde aldri vært ombygd. Ombyggingen kostet mer enn det smakte og det ble en bastard, med en del konstruksjoner som var helt på trynet.
- Innvik fikk problemer i forhold til regelverket for skipsfarten – nye regler for septiken var det som knekte båten.
- Innvik hadde sine bruksbegrensninger, ettersom den ikke var sertifisert for å kunne gå over Jæren eller Loppa.
- Båten var i seg selv en attraksjon.
- Innvik var for liten til å være stor og for stor til å være liten. En fikk ikke med ekstrating om bord og den var ikke like morsom på alle havstrekninger.
- Båten hadde mange svakheter, for eksempel smal scene, knapt noen sidescene, og det var veldig lytt – en kunne ikke gå i lugaretasjen under forestillingene.
- Innvik var i utgangspunktet en vill ide, men også en genial tanke. Men den hadde sine begrensninger, for eksempel i forhold til det å være velegnet også for andre uttrykk enn bare teater.
- Båten var tung å reise med i lengden, lite hensiktsmessig.
- Innvik gjorde livet mye lettere og mindre kostbart. Båten var godt tilpasset oss, vi laget produksjoner spesielt for båten. (regionteater).
- Det er et direkte merkbart daglig tap at Innvik er borte – den var et utrolig godt tilskudd for publikum.
- Når mange er om bord hele døgnet og driver med ulike ting blir det en helhetlig og fortettet opplevelse.
- Innvik ga god anledning til sosialisering – mye mer enn på en vanlig turne.
- Sogn og Fjordane Teater og Hordaland Teater hadde førsterett til båten og kunne leie den når de ville, det vil si at de også kunne omkalfatre programmet for alle andre – det var uheldig og gjorde det vanskelig å jobbe med andre ting.
- Små kunstnere hadde ikke råd til å leie seg inn på Innvik. Hvis små og større aktører kunne leid seg inn samtidig ville det vært fint, men det forutsetter at flere ting kan foregå samtidig.
- Vet om bare en gang at det var multifestillinger og det fungerte ikke særlig bra for billedkunsten.

- Innvik kompletterte gymsaler og kulturhus.
- Lugarene var dårlige – ikke et sted for å trekke seg tilbake og ha litt privatliv.
- En del kunstnere ville heller bo på Caledonien fordi de fikk mindre diettpenger på Innvik.
- En floke ved Innvik var bemanningen – noen var sjøfolk og gjorde ikke annet enn sjømannsarbeid. Dermed måtte en ha dobbelt opp med folk, mens det ble veldig mye kaffedrikking på mange.
- Opplevde at det delvis var en viss avstand mellom mannskapet om bord og Kulturbåtkontoret på land, organisasjonen var lite effektiv og tungrodd.
- Aktører bare i SFj og H var eiere av Innvik, men båten var egentlig i bruk langs hele kysten fra Halden til Kirkenes, i varierende grad. Det var også mange forespørsler fra utlandet. Det er et særpreg ved norsk kystkultur at den er flyttbar også utover landets grenser.
- De ulike brukerorganisasjonene hadde ulik rolle på Innvik. Den ble oppfattet som Sogn og Fjordane Teaters og Hordaland Teaters greie, senere også Riksteatrets.
- Innvik var nok på mange måter litt for institusjonalisert, pga den sterke koblingen til Sogn og Fjordane Teater og Hordaland Teater.
- Innvik var noen få ildsjelers prosjekt, den hadde ikke masseoppslutning. Styret var ikke godt nok organisert internt i forhold til dette og de som skulle drifte prosjektet var ikke kløktige og taktiske nok.

3.3 Kulturbåt som formidlingsarena – for- og motargumenter

De mer prinsipielle argumentene for og imot en ny kulturbåt som er blitt presentert for oss, kan oppsummeres i følgende hovedkategorier:

For:

Geografi

- Kulturbåt er en måte å utnytte det norske kystlandskapet på en positiv måte, få samlet Kyst-Norge til ett rike.

Praktiske hensyn

- Det at en slipper opp- og nedrigging og at det blir mer effektiv utnytting av tiden er det mest opplagte styrken ved å turnere med båt sammenlignet med landeveisturneer. En står også friere mht logistikken, kan spille både på dag- og kveldstid.
- Det er rasjonelt med en og samme arena for en hel turne framfor å måtte gjøre tilpasninger til stadig nye lokaler med varierende standard.
- Det er rasjonelt med en båt i forhold til regelverket når det gjelder kjøring/liggetid, dessuten kan det kombineres med produksjonsarbeid og forberedelser under fart på dagtid.

Publikumshensyn og tilgjengelighet til kulturtilbud

- Alle har et forhold til kaia, og terskelen for å gå ombord i en båt er lavere enn i et teater. For publikum er fullriggete forestillinger bare positivt.

- Publikum får oppleve kunst og kultur der de bor, dessuten når en gruppe som ellers ikke går ofte på kulturtilbud, og som slett ikke ville reise til Oslo for å få slike tilbud.
- En mobil kulturarena representerer en kulturtilvekst som vil være viktig for bosettingen i distriktene og som vil hjelpe distrikts-Norge.
- En kulturbåts mobilitet vil gi mindre, avsidesliggende kommuner ved kysten et tilbud som er mer attraktivt enn å reise/forflytte skoleklasser til nærmeste teater. Dette vil høyst sannsynlig føre til at flere ser scenekunst på mindre steder, og at tilbudet til barn og unge vil bli bedre. Den kulturelle skolesekken aktualiserer dette, etterspørselen etter scenekunst for barn og unge vil øke i samtlige av landets kommuner.

Økonomi og ressursbruk

- Kulturbåt innebærer mer ressurser til produksjon og mer kunst for pengene.
- Når en turnerer med båt og betaler døgnleie slipper en tekniske kostnader, reisekostnader, lokaleleie og overnattingsutgifter.
- Det å turnere med buss er svært kostbart på grunn av mye dødtid underveis. På båt kan reisetiden brukes til mange nyttige gjøremål og en sparer ressurser som gjør at en kan tenke mer kunstnerisk.
- Turneer med buss gir mye reisetid og det blir mye avspasering etterpå, med det resultat at en blir hengende etter med nye produksjoner.

Båten som attraksjon

- En båt som legger til kai har en egen magi. Det spektakulære er en dimensjon ved en kulturbåt.
- Vi trenger et maritimt signalbygg. Det å få en flott båt på besøk er en opplevelse i seg sjøl, og det bidrar til trivsel.
- Kulturbåten Innvik var unik i verdenssammenheng og det vil også en ny båt bli.
- En ny opera i Oslo er strengt tatt ingen stor kulturpolitisk nyhet i verden, snarere vil verden tenke at "det var på høy tid". Men en kulturbåt vil være noe unikt, og helt riktig for en gammel sjøfartsnasjon og et land med en kystlinje som er en av verdens lengste.

Distriktpolitiske hensyn

- Med ny opera i Oslo kan en kulturbåt kanskje fungere som en motpol for resten av landet.
- En kulturbåt vil koste mindre enn bunnslamsugingen i Bjørvika.
- Operaen er nasjonal, det burde være plass for store evenemanger også utenfor de store byene.

Kunstnerisk kvalitet

- En må ofte spille i lokaler som kunstnerisk nesten er uforsvarlige i den forstand at en må renonsere svært mye på kvaliteten, for eksempel er blendingsforholdene og de akustiske forholdene ofte utilfredsstillende.

Bruksområder og brukere

- En fleksibel båt kan gi rom for flerbruk og mangfold i kulturuttrykk (scenekunst, musikk, utstillinger), dessuten kan den brukes til kurs/konferanser, presentasjoner utenlands og kanskje turistfart/kulturcruise i fjordene.
- Den kulturelle skolesekken er en svært aktuell bruker i de fleste av fylkene, ikke minst nå når minst 1/3 av midlene i et fylke skal fordeles på kommunene. Kulturbåten vil gjøre det lettere for mange kommuner å gi skolesekken et fornuftig innhold.

Utøvernes interesser

- En kan lese og gjøre andre ting mellom forestillingene – være et menneske, ikke bare busspassasjer.
- En slipper stadig pakking og flytting ut og inn av hotellrom.

Mot:

Begrenset nytteverdi

- I de fleste fylkene vil det likevel være behov for turnevirksomhet også på landeveien.
- Én båt vil neppe kunne dekke behovet langs hele kysten.
- Problemet er kanskje ikke først og fremst mangel på kulturarenaer, men snarere at det er så mange kulturtilbud at det blir konkurranse om publikum.

Kulturbyggsituasjonen på land

- Det blir flere og flere k-hus på land med stadig høyere standard.
- Noen steder vil en kulturbåt representere en konkurrent til kulturbygg på land, og det vil være problematisk.
- Faste bygg på land kan også stimulere og skape muligheter for lokal kulturaktivitet, og det kan ikke en mobil kulturarena gjøre på samme måte.

3.4 Grunnlag for videre arbeid med en ny kulturbåt?

Med bakgrunn i den store oppslutningen og de mange argumentene for en kulturbåt, anbefaler arbeidsgruppen at det settes i gang arbeid med tanke på å realisere en ny *nasjonal* kulturbåt. Når det gjelder de betenkelighetene som blir anført om et mulig konkurranseforhold mellom en kulturbåt og eksisterende eller planlagte kulturbygg på land, mener arbeidsgruppen at en nasjonal kulturbåt uansett ikke kan erstatte lokale eller regionale kulturbygg. Et kulturbygg på land vil og bør, på en helt annen måte enn en kulturbåt som anløper hvert enkelt sted bare noen få ganger i året, være en arena for *kontinuitet i kulturformidlingen*. Lokale og regionale kulturbygg har dessuten også andre viktige funksjoner enn kulturformidling, som arenaer for lokalt kulturliv og sosiale møteplasser, og en kulturbåt vil ikke kunne fylle disse. Den nasjonale kulturbåten vil imidlertid kunne være et *viktig supplement til den landbaserte*

infrastrukturen som kulturbyggene utgjør, fordi den representerer noe helt annet, og ikke minst fordi den kan nå også steder uten kulturbygg.

4 Kulturpolitiske aspekter

4.1 Kulturbåtens fartsområde

Som tidligere vist er interessen og behovet for en kulturbåt varierende i de ulike fylkene, og en må forvente at bruksfrekvensen vil bli svært ulik i ulike deler av landet. Flere av våre informanter er også skeptiske til den tanken at en enkelt båt kan betjene hele kysten fra Halden til Kirkenes og foreslår et mer begrenset dekningsområde, for eksempel Rogaland-Nordland. Samtidig synes det å være enighet om at båten bør være *tilgjengelig* for brukere langs hele kysten. En mulighet er også at båten får en innkjøringsperiode i noen fylker og at en vurderer etter hvert hva som er hensiktsmessig dekningsområde og i hvilken grad båten skal være tilgjengelig for brukere i ulike fylker eller landsdeler. For eksempel blir det påpekt at vinteren i Troms og Finnmark kanskje ikke inviterer til kulturformidling på båt, og at det er sommermånedene som er aktuelle i denne delen av landet.

Hvilke steder en ny kulturbåt skal ta sikte på å besøke utgjør klare rammer for båtens størrelse og tekniske utrustning, for eksempel er det et teknisk grensesnitt mellom havneforholdene og båtens dybde og størrelse. Videre vil brukere som Riksteatret og Riksutstillinger ha behov for en stor båt som krever havneforhold av en viss standard.

En båt av Innviks størrelse kunne legge til på mange små steder med varierende kaiforhold, men båten viste seg samtidig å være for liten til å være hensiktsmessig for mange av de formål en kulturbåt bør ha. Utfra innspillene fra ulike aktører mener arbeidsgruppen at en ny kulturbåt ikke trenger å kunne nå inn i den minste vik, men kan holde seg til *noe større steder*. I likhet med et regionalt kulturhus vil dermed kulturbåten, når den ligger ved kai, utgjøre et tilbud for befolkningen i et større område. Antall anløpssteder vil måtte ta sitt utgangspunkt i bosettingsmønsteret langs kysten. Tettsteder med et visst befolkningsgrunnlag, og steder som har kaier med lengde og dybdeforhold stort nok til å ta i mot Kulturbåten vil utgjøre kulturbåtens naturlige ”nedslagsfelt”.

Mens norskekysten utvilsomt skal være det primære fartsområdet for en kulturbåt er den også svært interessant for bruk til *kulturformidling overfor utlandet*. Særlig Danmark, Sverige, Baltikum og Storbritannia nevnes som interessante utenriksmål for båten.

Drift av et større fartøy i Norge forutsetter godkjenning og sertifisering for det farvannet eller fartsområdet fartøyet skal benyttes i. De ulike fartsområder går fram av *Forskrift om fartsområder*, utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet²⁰.

Aktuelle fartsområder for Den norske Kulturbåten vil være:

²⁰ FOR 1981-11-04 nr 3793: Forskrift om fartsområder. NHD – Nærings og handelsdepartementet. Sjøfartsdirektoratet. Sist endret: 2004.

A. *Innenriks fart/Liten kystfart*. Dersom den norske Kulturbåten skal kunne brukes i fart langs hele den norske fastlandskysten fra Halden til Kirkenes som det er formulert, vil fartøyet automatisk måtte plasseres i fartsområdet Liten kystfart. Dette gjelder fart på kysten hvor åpne havstrekninger overskrider 25 nautiske mil. Fart rundt Stadtlandet krever eksempelvis klassifisering for liten kystfart.

De øvrige fartsområdene som kan være aktuelle for den norske Kulturbåten regnes som *Utenriks fart*:

B) *Nord- og Østersjøfart*: Fart i liten kystfart, samt fart i Skagerrak, Kattegat, Østersjøen, Nordsjøen til 61 gr N, Storbritannia og østsiden av Irland, den engelske kanal sør til Brest.

C) *Europeisk fart*: All fart innenfor Kvitehavet, Svalbard, Jan Mayen, Island, Madeira, Azorene, Kanariøyene, Middelhavet og Svartehavet.

D) *Oversjøisk fart*: Fart fra et kontinent til et annet over et av verdenshavene, eksempelvis fra Norge til østkysten av USA.

Rent teknisk vil skipet måtte gis en utforming og konstruksjon som et solid, havgående fartøy allerede ved klassifisering i Liten kystfart. Mye av kostnadene ved skipets konstruksjon hva gjelder sjødyktighet og soliditet kommer altså til uttrykk allerede her. Klassifisering til Utenriks fart vil sannsynligvis dreie seg mest om mer omfattende krav til redningsmidler, mannskap og drivstoffkapasitet.

Arbeidsgruppen mener at en nasjonal kulturbåt bør kunne brukes også som formidlingsarena for norsk kultur i utlandet, men tar ikke stilling til hva som er hensiktsmessig rekkevidde av denne virksomheten.

4.2 Kulturbåtens potensielle brukere og samarbeidspartnere

Arbeidsgruppen har vært i kontakt med et stort antall kulturinstitusjoner, både riksdekkende og regionale, samt med representanter for et mindre antall kunstnerorganisasjoner.

De riksdekkende kulturinstitusjonenes interesse for en ny kulturbåt er varierende. For Riksteatret er en kulturbåt ikke interessant, ettersom det uansett vil være nødvendig med landeveisturneer for å nå mange av teatrets spillesteder, og turneer både på land og sjø vil ikke gi god nok økonomi. Heller ikke Rikskonsertene ser det som økonomisk aktuelt å benytte båt i forbindelse med sine turneer, verken som transportmiddel eller som konsertscene, ettersom det i de fleste tilfeller er et lite antall utøvere som turnerer sammen. Riksutstillinger på sin side vurderer en kulturbåt som prinsipielt interessant for sin virksomhet, forutsatt at båten får et gallerirom som er egnet til å vise institusjonens prosjekter.

Norsk Scenekunstbruk, som formidler profesjonelle frie sceniske gruppers produksjoner, er en svært aktuell bruker av kulturbåten. Scenekunstbruket er blant annet en viktig aktør i forhold

til Den kulturelle skolesekken og formidler scenekunst til mange små steder. Større og mer krevende forestillinger er i dag vanskelige å sende på turné innenfor Scenekunstbrukets eksisterende formidlingsordning, fordi de blir for dyre for arrangørene og fordi riggetiden er for lang. En kulturbåt vil gjøre dette mulig i mye større grad.

De frie gruppene jobber mye rettet mot skoler og satser på forestillinger i lite format, tilpasset forholdene og lokalitetene på de ulike stedene. Innenfor det frie feltet er det en utvikling i retning mer og mer bruk av ny teknologi, som ofte er vanskelig forenlig med det å turnere på landeveien og være henvist til lokaler med begrenset tilgang til utstyr og teknisk kompetanse.

Norsk Forfattersentrum ser en kulturbåt som interessant, ikke minst for å kunne gi et tilbud til barn og unge.

Blant de regionale institusjonene er det mange som ser en kulturbåt som svært hensiktsmessig og interessant for sin virksomhet. Flere av regionteatrene som tidligere brukte Innvik har erfart at overgangen til turneer utelukkende med buss gir betydelig høyere turnekostnader, fordi de bruker mer tid til transport og mer personalressurser til opp- og nedrigging. Og høyere turnekostnader innebærer færre turneer og færre visningssteder på hver turne. Fra Sogn og Fjordane Teater har arbeidsgruppen fått følgende oppsett over turnekostnader pr dag for en av teatrets hovedproduksjoner høsten 2004:

Sogn og Fjordane Teater:

Overslag kostnader turneen Maksvær høsten 2004

Overtid 7 teknikere pr dag	10720,-
Leie av buss og lastebil	5950,-
Ferje og bompenger	900,-
Hotell for 18 personer	143310,-
Husleie	6000,-
Bærehjelp 4 stk	2400,-
Diett for 18 personer	6930,-
SUM	47210,-

Turne med båt ville innebære at mesteparten av disse kostnadene falt bort. Kun posten Overtid teknikere ville stå igjen, men denne ville bli redusert til ca kr 6000 fordi antall teknikere kunne reduseres fra 7 til tre. Til gjengjeld ville en få utgifter til leie av båten og fullpensjon for turnedeltakerne. Hvis kostnadene til leie/pensjon ligger på under ca kr 40 000/døgn²¹ vil turne med båt altså gi direkte besparelser for teatret. Med mulighetene for å turnere med flere oppsetninger på samme turne, og/eller sammen med andre brukere, ville kostnadene kunne reduseres betraktelig.

²¹ På Innvik lå disse kostnadene på kr 22000/døgn.

Også flere regionale kunstmuseer og kunstnersentre ser en kulturbåt som interessant for deres virksomhet. Ikke minst er det et stort behov for egnede lokaler for utstilling av billedkunst, kunsthåndverk og kulturhistorisk formidling. Omfanget av vandreutstillinger er svært begrenset i mange fylker, og de finner sted hovedsakelig på steder med kunstmuseer eller andre institusjoner med profesjonelle forhold for slike tilbud. Mange kulturhus vurderes som uegnet for utstillingsformål, på grunn av dårlige lys- og blendlingsforhold, mangel på vakthold og/eller manglende muligheter for låsing av utstillingsarealene. Bl.a. av fuktighets- og stabilitetshensyn vil også en kulturbåt være dårlig egnet for mange typer utstillinger, men gitt at forholdene legges til rette for det vil den representere en interessant arena for mange utstillingsformål. Som eksempel på en utstilling som ville være godt egnet for kulturbåten kan nevnes den nasjonale vandreutstillingen Hus på Vestkysten gjennom 4000 år som ble laget til Kulturminneåret 1997, i regi av Norsk Kulturråd og Fortidsminneforeningen. Denne utstillingen ble bl.a. bygd opp rundt et omfattende gjenstandsmateriale av autentiske bygningsdeler i stort format, og ble vist fra Tromsø i nord til Kristiansand i sør.

Også festivaler vil være aktuelle brukere av kulturbåten. Det samme gjelder også for frivillig organiserte og ikke-profesjonelle kulturaktører, for eksempel innen revy- og musikklivet. For mange av disse er det ofte svært ønskelig men for kostbart å turnere med forestillingene, men dette vil være aktuelt med en kulturbåt fordi den gir mulighet for fellesturneer turneer sammen med andre brukere.

Arbeidsgruppen mener at kulturbåten må være en *selvstendig profilert aktør i kulturlivet*, og samtidig en ressurs og en samarbeidspartner for andre. Det vil si at båten både skal produsere, bestille og arrangere tilbud i egen regi, inngå i og generere samarbeidsprosjekter og være en arena for eksterne brukere. Det må oppfordres til multiaktivitet, samarbeid og flere brukere i samme periode.

Det er videre viktig at båten framstår som en arena med *lav terskel for brukere* innen kulturlivet, dessuten er det driftsøkonomisk nødvendig med *forutsigbare leieinntekter*. Samtidig er det en betingelse for båtens suksess at den i så stor grad som mulig fylles med kulturtilbud og kulturelatterte aktiviteter. Arbeidsgruppen mener at faste leietakere og mer sporadiske brukere *fra kulturlivet* må ha første prioritet til bruk av båten. Booking-fristen må imidlertid være lang nok til at det i båtens regi kan planlegges, bestilles og lages kulturproduksjoner i et omfang som kan fylle båten i så store deler av året som mulig. Det kan for eksempel lages programmer tilpasset ulike sesonger, med vekt på skolebruk om våren/høsten, festivaler om sommeren, juleverksted og -juleprogram i desember, og påsketur med krim som tema. Med *aktiv programmering fra kulturbåtens side* vil båten kunne ha et mer omfattende årlig program enn enkeltinstitusjoner.

Kulturbåten bør, i tillegg til å drive formidling og egenproduksjon, markere seg som en interessant *samarbeidspartner* for lokale og regionale kulturaktører, for eksempel ved å inngå i fellesprosjekter og ved å utgjøre en kompetansepool og en nettverksnode for kulturlivet. En

bør også ha som ambisjon å få til en hensiktsmessig koordinering mellom kulturbåtens tilbud og det som foregår på land i de ulike regionene der båten skal turnere. Dette vil kreve aktiv og langsiktig programmering og planlegging samt løpende utveksling og samkjøring av prosesser med dem som foregår i andre kulturinstitusjoner, både regionalt og nasjonalt.

4.3 Kulturbåtens virksomhetsprofil og bidrag til et bedre og mer omfattende kulturtilbud

De innspillene vi har fått når det gjelder en ny kulturbåts virksomhetsprofil tilsier at den bør gi rom for *flerbruk* og et *mangfold av kulturuttrykk*. Dette innebærer at *fleksibilitet* er et viktig stikkord. Samtidig blir det påpekt av flere at fleksibilitet må veies opp mot hensiktsmessighet, det vil si at kulturbåten ikke må bli så fleksibel at den blir dårlig for alle formål. De primære bruksområdene vil være scenekunst, musikk og utstillingsvirksomhet, men det er også viktig at båten forholder seg til de *grenseoverskridende tendensene* som er en del av vår tids kultur. Med muligheter for å ha representanter for flere kunstarter om bord samtidig burde båten være en velegnet arena for samarbeid, samkjøring og synergier mellom ulike kulturelle sjangre og uttrykk, til fordel for både kunsten, kunstnerne og publikum.

Båten må kunne brukes til både store og mindre oppsetninger, rettet mot ulike målgrupper. Dette åpner også for at flere brukere kan benytte båten på samme tur og at det kan gis tilbud til flere målgrupper enten samtidig eller etter tur. For eksempel kan en ha forestillinger for barn på dagtid og for voksne på kveldstid. Følgende eksempel fra en turne med Innvik til ialt 19 steder i Møre og Romsdal i 1999 viser noen av de flerbruksmulighetene som en kulturbåt kan representere:

<i>Kultursjukk med Kulturbåten, turne i Møre og Romsdal 9.11.-01.12.1999</i>	
<u>Dukkespilleriet</u>	
Foran scenen:	
<i>Ulven og Rødhetten</i>	23 forestillinger
<i>Dokketeaterseminar</i>	1 seminar
<u>Teatret Vårt</u>	
På scenen:	
<i>Prinsen og pryleguten</i>	25 forestillinger
<i>Hundedagar</i>	8 forestillinger
På skoler, samme aktører som Prinsen og pryleguten:	
<i>Boka mi</i>	34 forestillinger
<u>Møre og Romsdal kunstnarsenter og Riksutstillinger</u>	
I kafeen, samtidig med forestillinger i salen:	
<i>Kunstformidlingsseminar</i>	15 seminarer
<i>Utstilling</i>	

Detaljert program og kjøreplan for to av spilledagene på turneen følger i vedlegg 1.

Det er varierende synspunkter på om kulturbåten også skal kunne fylle andre bruksområder enn kulturformidling og -aktiviteter. Det blir antydnet at båten både kan brukes til kurs/konferanser, til cruisefart i vestlandsfjordene og som innkvarteringssted for eksempel i forbindelse med festivaler etc. Det er imidlertid ikke tvil om at *kulturformidling skal være det primære*, og at andre bruksområder ikke må fortrenge dette. Også når det gjelder bruk av båten i utlandet er det viktig at dette eventuelt blir en tilleggsaktivitet – båten må ikke bli bare et flaggskip.

Hvorvidt kulturbåten også skal tilrettelegges for produksjon er et spørsmål som er reist. Med en virksomhetsprofil og et fartsområde som gjør den tilgjengelig for grupper som normalt ikke oppsøker kulturtilbud, vil kulturbåten også kunne ha en rent folkeopplysende funksjon – ”educating the audience”, som en av våre informanter uttrykte det.

Arbeidsgruppen mener at kulturbåten må ha ambisjoner om å være en *unik kulturformidlingsarena*, skreddersydd for kulturformål og tilrettelagt for kulturopplevelser i toppklasse. Samtidig er det viktig at kulturbåten er fleksibel nok til å gi rom for *flerbruk* og for et *mangfold* av sjangre og kulturuttrykk. Dette spenningsfeltet mellom unika og mangfold utgjør en utfordring som det er viktig å forholde seg til både i planleggingen og driften av båten.

Arbeidsgruppen ser det videre som viktig at kulturbåten ikke bare blir arena for standardoppsetninger og -produksjoner, men at det også blir laget produksjoner spesielt for båten. En måte å stimulere til dette på kan være å opprette et eget *produksjonsfond* eller et *kulturbåtstipend* som institusjoner, grupper og enkeltkunstnere kan søke midler fra, og som også omfatter opphold og tilrettelegging for at hele eller deler av produksjonsprosessen kan foregå om bord i båten i løpet av en turné. Noen typer kunstproduksjon er mer krevende enn andre, men det bør være mulig å legge til rette for at for eksempel billedkunstnere, kunsthåndverkere og forfattere kan produsere om bord, gjerne med utgangspunkt i kysten og med havet og lyset som inspirasjonskilder. Produksjonsprosessene bør kunne utgjøre et særlig interessant tilbud i forbindelse med Den kulturelle skolesekken, men de bør også være tilgjengelige for andre publikumsgrupper. Etter å ha vært presentert på båten kan produksjonene tilbys andre arrangører, festivaler osv. som gjestespill, for å gjøre dem tilgjengelige også i andre deler av landet.

5 Kulturbåtens tekniske, bygningsmessige og arkitektoniske aspekter

Som vi tidligere har vært inne på vil spørsmålet om kulturbåtens størrelse i noen grad måtte bli en avveining mellom kulturpolitiske og maritime vurderinger. Med henvisning til de vurderingene som er gjort under punktet ”Kulturbåtens fartsområde” i kapittel 5.1 vil arbeidsgruppen konkludere med at båten må kunne legge til ved havner på større steder og navigere på åpne havområder, både langs norskekysten og i internasjonalt farvann.

Ulike brukere, kunstuttrykk og produksjoner kan ha ulike krav til fasiliteter og det må sannsynligvis inngås noen kompromisser. Som tidligere har påpekt er det av stor betydning at kulturbåten blir fleksibel og hensiktsmessig for mange ulike brukere. Samtidig er det klart at en del av de store nasjonale kulturinstitusjonene ikke er aktuelle brukere av båten. Dette gjelder blant annet Riksteatret, som har vært en helt sentral premissleverandør for utformingen av sal og scene i mange kulturhus og samfunnshus i landet gjennom flere tiår.

Som ledd i den pågående omleggingen av tilskuddsordningen til lokale og regionale kulturbygg vil fylkeskommunene få større frihet til å legge *flere brukeres behov* til grunn for utformingen av kulturhus. Arbeidsgruppen mener at dette prinsippet bør gjøres gjeldende også for prosjekteringen av kulturbåten. Etter arbeidsgruppens syn er Riksteatrets krav og normer ikke nødvendigvis de som er de riktige, men det må være et siktemål å legge til rette for *både større institusjoners og andre aktuelle brukeres behov*.

5.1 Skissemessig romprogram og ytre mål

På bakgrunn av det arbeidet som Den norske Kulturbåten AS tidligere har lagt ned, samt innspill fra aktuelle brukere, vil arbeidsgruppen foreslå følgende romprogram for kulturbåten:

- *Teatersal* med 250-300 sitteplasser, fleksibel black-box-scene, flyttbart amfi og god takhøyde. En slik sal vil være hensiktsmessig for ulike typer forestillinger og dermed legge til rette for at kulturbåten kan presentere norsk scenisk mangfold. Samtidig er den ikke så stor at den ikke også gir intimitet.
- *Liten sal* til prøver, mindre forestillinger og utstillingsformål. Denne bør være minst 150m², som er Riksutstillingers anbefaling for større utstillinger. Også vranglearealer bør være hensiktsmessige for utstillingsformål.
- *Div. lokaler for produksjon*, for eksempel snekkersal, malerverksted/atelier, mindre lokaler for forfattere etc og kanskje lydstudio.
- *Restaurant/kafetilbud* for publikum
- *Andre fasiliteter for publikum* (vestibyle, garderober osv.)
- *26 doble lugarer* med egen dusj/toalett for artister og medseilende.

- *Diverse fasiliteter for artister og gjester* – for arbeid, privatliv, bespisning, sosialt liv og fritidsformål.
- *Rom og andre fasiliteter for skipets faste mannskaper.*

Når det gjelder teknisk utstyr vil behovene variere mye både fra bruker tilbruker og fra produksjon til produksjon. Arbeidsgruppen mener derfor at båten må ha en viss *grunnstamme av teknisk utstyr*, men at en ellers må forutsette at brukerne har det de trenger eller at det kan leies inn utenfra.

Båtens ytre mål kan komme til å ligge på ca. 16 x 70 m (bredde x lengde), og høyden kan svare til 3 ordinære etasjer (hoveddekk). I tillegg kommer en del tekniske funksjoner, styrehus mv.

5.2 Den norske Kulturbåten som nasjonalt byggverk

Arbeidsgruppen mener at de høye kravene som må stilles til kulturbåten som nasjonal kulturpolitisk aktør innebærer at det må legges stor vekt på de bygningsmessige og arkitektoniske kvalitetene. Dette tilsier at en bør satse på å bygge en *ny båt spesielt for dette formålet* framfor å bygge om et eksisterende fartøy. En ombygging vil enten innebære mange kompromisser som kan redusere båtens verdi som kulturarena, eller også bli så kostbar at det ikke svarer seg i forhold til å bygge nytt. Kulturvern hensyn har vært nevnt som et argument for å bruke en eksisterende båt. Arbeidsgruppen tror imidlertid ikke at det vil la seg gjøre å ivareta slike hensyn på en fullgod måte og samtidig sikre båten den viktige kulturpolitiske rollen som den bør ha.

Arbeidsgruppen har med interesse merket seg at Kulturbåten skal kunne vurderes under statsbudsjettets kap. 320 post 73: Nasjonale kulturbygg. I dette ligger selvsagt en stor mulighet for å kunne bygge et skip som både tilfredsstiller de høyeste krav og forventninger hva gjelder *funksjonalitet og brukbarhet*, men også hva gjelder *utseende, materialbruk og arkitektoniske kvaliteter*.

Den norske Kulturbåten fortjener et *utseende og en framtoning* som gjør at båten blir lagt merke til der den ferdes. Båten må gis en identitet som virkelig gjør seg gjeldende langs norskekysten, som skaper en slags ”dar kjem dampen”-følelse når båten er på vei, og som innebærer at en blir litt glad i båten og kanskje får et slags eierforhold til den. Den norske Kulturbåten bør videre være et byggverk som er synlig og markant ved besøk i fjernere farvann, når den skal representere Norge i utlandet.

I dette ligger det ikke et nostalgisk ønske fra arbeidsgruppens side, snarere en oppfatning av kulturbåten bør bli et flott og karakterfullt skip av i dag.

Norsk skipsdesign har tidligere vært langt framme, eksempelvis representert ved arkitekten Geir Grung i den funksjonalistiske perioden. Arbeidsgruppen regner med at kostnadsspørsmålet vil stå svært sentralt ved valg av framgangsmåte, og at priskonkurranse om byggeoppdraget før eller senere vil bli aktuelt, men vil likevel lansere ideen om en prosedyre hvor de beste krefter innen skipsdesign og arkitektur gis oppgaver i forbindelse med utvikling og kontrahering av den norske Kulturbåten. Oppdraget kan gjøres til en utfordring om kreativt samarbeid mellom arkitektforbund, rederibransje og andre aktuelle aktører på en slik arena. En eller annen form for arkitektkonkurranse kunne være interessant å få til i denne sammenhengen.

Formgivning og bygging av den norske Kulturbåten vil i seg selv være en stor og viktig kulturytring.

6 Eierskap og driftsmodell

Når det gjelder spørsmålet om eierskap til båten ønsker arbeidsgruppen å skille mellom *økonomiske/ansvarsmessige og følelsesmessige aspekter*. De følelsesmessige aspektene gjelder folks forhold til kulturbåten både som kulturarena og som fartøy. Identitet og gjenkjennbarhet er viktige stikkord her. For at kystbefolkningen skal få et positivt forhold til båten og bli aktive brukere av den er det viktig at den vekker positive assosiasjoner, forventninger og også ansvar når den kommer. Både båtens fysiske framtoning og det kulturtilbudet som presenteres må være slik at det å få kulturbåten på besøk blir en viktig og samlende begivenhet i lokalsamfunnet, den må vekke en følelse av at det er "båten vår" som kommer, den kommer til oss og vi må ta godt imot den. Lav terskel for bruk og tilgjengelighet er en side ved dette, det skal være både naturlig og spennende å besøke båten og ta del i det som presenteres.

Når det gjelder kulturbåtens eierskap i økonomisk og ansvarsmessig forstand, ser arbeidsgruppen følgende modeller som mulige:

1. Staten eier og driver båten alene, dvs at den blir en frittstående statsinstitusjon med eget driftsbudsjett.
2. Stiftelse med staten som eneste eller en av flere stiftere, og med statlig driftstilskudd.
3. AS med offentlige og private akseeiere, og som drives som en hvilken som helst annen scene.

Tallet på statlige virksomheter under Kultur- og kirke departementet har gått ned i senere år, dels fordi tidligere separate tiltak er blitt slått sammen eller lagt inn under andre statsinstitusjoners forvaltning, og dels fordi tidligere statsinstitusjoner er blitt gjort om til stiftelser. Riksutstillinger, Rikskonsertene og Riksteatret er i dag de eneste statlige institusjonene på kulturformidlingsområdet. Tendensen i dag synes å være at kulturinstitusjoner som mottar statlige driftstilskudd er organisert enten som aksjeselskap eller som stiftelser. AS er mest utbredt på scenekunstmrådet, mens stiftelsesformen er den dominerende på museumsområdet og på musikkfeltet.

Arbeidsgruppen ser det som viktig at det velges en eierskaps- og organisasjonsmodell som på best mulig måte ivaretar intensjonen om at kulturbåten skal være en *nasjonal institusjon*, i den forstand at den er tilgjengelig for brukere fra hele landet. Slik arbeidsgruppen ser det innebærer dette at *staten må tungt inn på eiersiden*. Samtidig kan det være viktig også med andre aktører på eiersiden, fordi dette skaper ansvarsfølelse i forhold til bruken av båten. Både fylkeskommuner, kommuner og institusjoner burde være aktuelle som deleiere, det vil si at de går inn med en andel av grunnkapitalen og tar et delansvar for driften. Dette delansvaret bør omfatte særlig det å bidra til at båten blir brukt mest mulig.

Arbeidsgruppen kan ikke ta endelig stilling til organisasjonsformen for kulturbåten, men mener at *driften av båten primært må være et statlig ansvar*. Den praktiske driften av fartøyet kan imidlertid settes vekk til et drifts-/operatørselskap, som enten kan være en eksisterende institusjon eller eventuelt en ny institusjon opprettet for dette formålet.

Uansett hvilken organisasjonsmodell som velges er det viktig at kulturbåten får et *styre* med kulturfaglig tyngde og en *administrativ ressurs*, med ansvar for innhold, programmering og booking. Arbeidsgruppen foreslår at det opprettes en stilling som produsent/daglig leder med ansvar for programmering og planlegging av kulturaktiviteter for båten. Dette innebærer ansvar for koordinering av brukere/leietakere og deres aktiviteter, planlegging av egne og andres produksjoner og turneplanlegging. Produsenten og styret forutsettes også å disponere midler til å kunne bestille produksjoner, eventuelt også dele ut stipender til kunstnere for å få laget skreddersydde forestillinger/produksjoner for kulturbåten.

Det må også utvikles et nettverk av *arrangører og støttespillere på land*, med ansvar for å selge kulturbåtens aktiviteter overfor publikum og brukere, sørge for markedsføring og pressedekning og bistå med billettsalg og andre praktiske ting. Arbeidsgruppen foreslår at kommunale/fylkeskommunale kulturkontorer og/eller skolekontorer langs kysten inngår i dette nettverket, for på denne måten å forplikte disse i forhold til kulturbåtvirksomheten. Også andre aktører, som for eksempel frivillige lag/foreninger på teater-, musikk- og/eller museumsområdet kan inngå i nettverket. Det bør også tas initiativ til at det blir dannet egne lokale/regionale *venneforeninger* for kulturbåten. Ved å involvere lokale/regionale aktører i driften av kulturbåten er det sannsynlig at en også vil oppnå en viktig bieffekt, nemlig å styrke det lokale/regionale eierskapet til båten.

7 Økonomiske aspekter

7.1 Investering

Det er svært vanskelig å danne seg et kostnadsbilde på et så tidlig stadium i prosessen. Det er mange variabler i regnestykket, både når det gjelder program og mål, bygningsmessig standard, og ikke minst skipsbyggingsmarkedets svingende prisnivå. Svært høye stålpriser slår for eksempel kraftig ut for tiden, det samme gjelder arbeidskostnader.

Basert på samtaler med personer i kompetente miljøer²² vil arbeidsgruppen anslå prisen på et skip som skissert i kapittel 6 til et sted mellom 250 og 500 mill NOK (30 - 60 mill Euro) i dagens marked. Disse tallene kan på ingen måte regnes som forpliktende.

7.2 Drift

Også når det gjelder driftsbudsjettet er det svært mange usikkerhetsmomenter på dette stadium. For eksempel vil valg av type båt, eierskaps-/og driftsmodell, mannskapets antall og båtens bruk (totalt antall dager/år i bruk og eventuelt omfang av kommersiell bruk) være avgjørende for driftskostnadene.

I forbindelse med det forberedende arbeidet med en ny nasjonal kulturbåt i 2000-2001 ble det også utarbeidet kalkyler over driftskostnader. Arbeidsgruppen har innhentet assistanse for å få justert og ajourført disse beregningene.²³ Det er tatt utgangspunkt i en tradisjonell båt bygd i stål og med en størrelse som anbefalt i kapittel 5.1. Beregningene er basert på ren drift av fartøyet, det vil si at produksjonskostnadene knyttet til det å fylle båten med kulturelt innhold er holdt utenom. Også kapitalkostnader er holdt utenom, ettersom arbeidsgruppen forutsetter at staten står for investeringskostnadene (jfr pkt 7.3).

De samlede årlige driftskostnadene er beregnet til vel 13.4 mill. NOK. Driftskalkylen og de detaljerte forutsetningene som er lagt til grunn følger i vedlegg 2.

7.3 Finansiering

Arbeidsgruppen mener at finansieringen av båten må være et statlig ansvar, og forutsetter at andre deler av kulturfeltet ikke blir nedprioritert som følge av denne satsingen.

²² Overingeniør Tor E. Hildén, Statoil ASA og skipsmegler Totto Hartmann, R.S.Platou Shipbrokers har bistått med sine erfaringer når det gjelder beregningene.

²³ Konserndirektør Hallgeir Kleppe i Fjord1 har stått for beregningene.

Også når det gjelder driften så forutsetter arbeidsgruppen at staten går inn med tilskudd, slik tilfellet også var med Kulturbåten Innvik. Arbeidsgruppen går videre ut fra at det vil være aktuelt med bidrag fra fylkeskommuner og kanskje kommuner langs kysten, men det er neppe realistisk å regne med oppslutning fra alle fylker fra Østfold til Finnmark.

Det vil ellers være styrets og driftsoperatørenes oppgave å arbeide med økonomien og finne et balansepunkt mellom kulturpolitiske og økonomiske prioriteringer og hensyn.

Arbeidsgruppen antar at en betydelig del av kulturbåtens inntekter vil komme fra utleie til ulike brukere. For at båten skal fylle den kulturpolitiske funksjon som den bør ha er det etter arbeidsgruppens mening viktig at utleieprisene holdes på et nivå som er akseptabelt for flest mulig. Båtens suksess i kulturpolitisk forstand vil blant annet være betinget av at den brukes av mange og til ulike kulturformål, og det er viktig å legge til rette for dette også gjennom en bevisst prispolitikk. Samtidig mener arbeidsgruppen at utleie av båten til mer kommersielle formål kan være et bidrag til forsvarlig driftsøkonomi, men dette må under ingen omstendighet erstatte eller fortrenge båtens primære formål, nemlig å være en nasjonal kulturformidlingsarena av høy standard.

8 Oppsummering

Arbeidsgruppens konklusjoner kan oppsummeres i følgende punkter:

- En nasjonal kulturbåt vil være et tjenlig redskap for kulturformidling både til kystbefolkningen og overfor utlandet.
- En nasjonal kulturbåt vil representere en viktig arena for kulturopplevelser og utgjøre et betydningsfullt tilskudd til kystbefolkningens kulturtilbud.
- En nasjonal kulturbåt vil ikke erstatte men være et viktig supplement til regionale og lokale kulturbygg.
- For at kulturbåten skal fylle disse viktige kulturpolitiske funksjonene må følgende forutsetninger være tilstede:
 - realisering av båten må være et statlig ansvar og staten må også – sammen med andre offentlige aktører – ta et delansvar for driften
 - båten må tilrettelegges – bygningsmessig og teknisk – spesifikt for kulturformidlingsformål
 - båten må være tilgjengelig og tjenlig for brukere fra både nasjonalt, regionalt og lokalt kulturliv
 - båten må være tjenlig for flerbruk og for et mangfold av kulturuttrykk, og være rettet mot brede publikumsgrupper
 - økonomi og driftsorganisasjon må være slik at de sikrer høy kvalitet og mangfold i båtens kulturelle innhold
 - kulturformidling må være båtens primære bruksområde, men utleie for andre formål kan utgjøre et supplement i perioder med liten kulturaktivitet
 - den norske kulturbåten må, som byggverk, framstå som et kulturobjekt av høy kvalitet

Litteratur

- Arnestad, G (2002): *Kulturregion Vestlandet"? føresetnader og utfordringar for ein felles kulturregion på Vestlandet*. HSF-rapport 5/02, Høgskulen i Sogn og Fjordane
- Aslaksen, E (2000): *Teater ut til bygd og by? Scenekunstformidling på 90-tallet – to forsøksprosjekter og to tenkemåter*. Norsk kulturråd, rapport nr 16
- Bergsgard, N.A og Røyseng, S (2001): *Ny støtteordning – gamle skillelinjer. Evaluering av ordningen med tilskudd til fri scenekunst*. Norsk kulturråd, rapport 23.
- Bjørkås, S (1998): *Det muliges kunst. Arbeidsvilkår blant utøvende frilanskunstnere*. Norsk kulturråd, rapport nr 12.
- Bolkesjø, T (2001): *Kulturell tjenesteyting. Nyetableringer, bedriftsstruktur, sysselsetting og omsetning*. Arbeidsrapport nr 12/2003. Telemarksforskning.
- Lash, S (1994): *Economies of signs and space*. SAGE, London
- Mangset, Per (2002): "Glokalisering? Om sentrum og periferi i kulturliv og kulturpolitikk", i: Bjørkås, Svein (red): *Kulturelle kontekster*. Kulturpolitikk og forskningsformidling, bd. I, Program for kulturstudier/Høgskoleforlaget
- NOU 2002:8 *Etter alle kunstens regler – en utredning om scenekunst*.
- Nærings og handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet: FOR 1981-11-04 nr 3793: *Forskrift om fartsområder*. Sist endret: 2004.
- Selstad, T (2004): *Sterke regioner. Forslag til ny regioninndeling av Norge*. KOU 2004:1 Kortversjon. Kommunenes Sentralforbund
- SSB: *Norsk kulturstatistikk 2002*
- St.meld. nr 38 (2002-2003) *Den kulturelle skolesekken*.
- St.meld. nr 48 (2002-2003): *Kulturpolitikk fram mot 2014*.
- St.prp. nr 1 (2003-2004) for budsjetterminen 2004).
- Vaagland, J, Andersen, T og Eide, T.H (2002): *I hus med kulturen. Evaluering av den statlige tilskuddsordningen til lokale og regionale kulturbygg*. ØF-rapport XX/2002
- Walderhaug, M (2000): *Festivaler – kan utkanten bli bgivenhetenes sentrum? I: Aslaksen og Lund (red.): Grenseløs utkant?* Norsk kulturråd, rapport nr 18.

Vedlegg 1

Kultursjokk med Kulturbåten, turne i Møre og Romsdal 9.11.-01.12.1999

Kjøreplan for de to første dagene av turneen:

Tirsdag 9.11.99

08:00	08:45	Frukost		Eidsvåg
09:00	11:30	Kulturformidlingsseminar	MogR Kunstnarsenter/Riksutst.	Eidsvåg
09:00	09:45	Ulven og Rødhette	Dukkespilleriet	Eidsvåg
09:45	10:30	Folk ut/omrigg/folk inn	Teatret Vårt	Eidsvåg
10:30	12:05	Prinsen og pryleguten	Teatret Vårt	Eidsvåg
11:30	12:15	Lunsj 1		Eidsvåg
12:30	14:00	Kulturformidlingsseminar	MogR Kunstnarsenter/Riksutst.	Eidsvåg
12:05	13:00	Folk ut/omrigg/folk inn	Dukkespilleriet	Eidsvåg
13:00	13:45	Ulven og Rødhette	Dukkespilleriet	Eidsvåg
12:35	13:00	Frakt mm til skole	Teatret Vårt	Eidsvåg
13:00	13:45	Boka mi x 2	Teatret Vårt	Eidsvåg
14:00	14:15	Frakt til båt	Teatret Vårt	Eidsvåg
14:15	15:00	Lunsj 2		Eidsvåg
14:30	17:30	Segle		Eidsvåg - Åndalsnes
17:00	18:00	Middag		Åndalsnes
18:00	19:00	Klargjering til Hundedagar	Teatret Vårt	Åndalsnes
19:30	21:00	Hundedagar	Teatret Vårt	Åndalsnes
21:00	00:00	Open restaurant		Åndalsnes

Onsdag 10.11.99

08:00	08:45	Frukost		Åndalsnes
09:00	11:30	Kulturformidlingsseminar	MogR Kunstnarsenter/Riksutst.	Åndalsnes
09:00	09:45	Ulven og Rødhette	Dukkespilleriet	Åndalsnes
09:45	10:15	Folk ut/omrigg/folk inn	Teatret Vårt	Åndalsnes
10:15	11:50	Prinsen og pryleguten	Teatret Vårt	Åndalsnes
11:30	12:15	Lunsj 1		Åndalsnes
12:30	14:00	Kulturformidlingsseminar	MogR Kunstnarsenter/Riksutst.	Åndalsnes
11:50	12:30	Folk ut/folk inn/pause		Åndalsnes
12:30	14:05	Prinsen og pryleguten	Teatret Vårt	Åndalsnes
14:15	15:15	Lunsj 2		Åndalsnes
14:30	17:30	Segle		Åndalsnes - Haram
17:30	18:30	Middag		Haram

Vedlegg 2

Driftskalkyle ny kulturbåt

Føresetnader:

- Driftsbesetning på 1 skipsfører, 1 styrmann, 1 maskinsjef, 1 matros og 1 kokk. Heile dette mannskapet går på rammeavtale der dei har hyre på 13 timar dag (disponible for arbeid). Skipet er bemanna for liten kystfart.
- Vakt og tilsyn resten av døgnet (11 timar) blir handtert av 1 person innanfor den samla tidsramma i punktet over.
- Skipet har posisjonssegling til eller frå turné på 15 døgner pr. år med 13 timars dag.
- Skipet er på turné i 310 døgner pr. år. Under turné seglar skipet mellom hamner i 4 timar pr. turnédøgn.
- Skipet ligg på verkstad / opplag 40 døgner pr. år. I denne perioden tek mannskapet òg ut ferie.
- Skipet brukar 380 liter diesel pr. seglingstime.
- Det ligg til grunn av skipet ikkje får momsfrådrag. Dieselpriisen er rekna til kr. 4,00 pr. liter som er lik dagens pris.
- Når skipet ligg ved kai går det med 100kw pr. time til lys, varme, ventilasjon, varmtvatn, pumper m.v. via hjelpemotorar som går på diesel.
- Det er ikkje rekna inn hamneavgifter i samband med turné. Dette må fakturerast separat fordi hamneavgiftene varierer svært mykje og vil vere uråd å kalkulere.
- Det er ikkje kalkulert servering og forpleiing til gjestar. Her må det kalkulerast ein sum pris pr. kostdøgn pr. gjest som dekkjer innkjøp, lagring og servering av mat og vasking m.v. på lugarar.

Vi kan då setje opp ei slik oversikt:

	Seglas	Turné	Verkstad/opplag, faste kostnader	Sum
Døgn	15	310	40	365
Mannskap	273.202	5.756.899	187.124	6.217.226
Olje, straum	300.300	2.486.200	75.000	2.861.500
Vedlikehald	0	0	1.500.000	1.500.000
Forsikring	0	0	650.000	650.000
Andre skipskostnader	60.313	1.143.125	120.000	1.323.438
Sum	633.815	9.386.224	2.532.124	12.552.163
Administrasjon skip				850.000
Samla kostnader				13.402.163

Som sagt over vil det vere tillegg for hamneavgifter under turné samt forpleiingskostnader (hotell) for gjester. Alle andre kostnader unnateke kapitalkostnader skal vere dekkja under det grunnlaget som er nemnt innleiingsvis. Justering på driftsføresetnadane kan gjerast enkelt om det er trong for det.

Viser elles til separate kalkyleskjema rekna i 2004 kr. for dei 3 kategoriane²⁴. Kalkylen vil vere stabil i ein periode på ca. 10 år. Seinare vil vedlikehaldskostnadane truleg auke noko. Kalkylen er drøfta med teknisk sjef i Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, Kjell Magne Haugen.

Florø 9. september 2004

Hallgeir Kleppe
Konserndirektør i Fjord1

²⁴ Kalkylene vil være tilgjengelige for evt. videre arbeid med kulturbåten.