

RAPPORT

Porto Franco – Kristiansands kulturelle frihavn

Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet

Riksantikvaren er direktorat for kulturminneforvaltning og er faglig rådgiver for Miljøverndepartementet i utviklingen av den statlige kulturminnepolitikken.

Riksantikvaren har også ansvar for at den statlige kulturminnepolitikken blir gjennomført og har i denne sammenheng et overordnet faglig ansvar for fylkeskommunenes og Sametingets arbeid med kulturminner, kulturmiljøer og landskap.

Besøksadresse:

Dronningensgate 13, 0152 Oslo

Postadresse:

Postboks 8196 Dep. N-0034 Oslo

Telefon: (+47) 22 94 04 00

Telefaks: (+47) 22 94 04 04

www.ra.no/postmottak@ra.no





Denne sluttrapporten er en av tolv sluttrapper fra pilotprosjektene i Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet. Rapportene beskriver prosjektenes egne erfaringer og synspunkter. Riksantikvaren som programansvarlig, overleverer sin rapport til Miljøverndepartementet. I tillegg rapporterer forskningsinstitusjonene Nordlandsforskning og Telemarksforskning som har evaluert arbeidet i programmet.

Alle prosjektrapportene med vedlegg kan lastes ned på nettstedet ra.no eller verdiskaping.info

På nettstedet vil Riksantikvaren legge ut nyttig informasjon om hvordan kulturminner kan brukes som ressurser i samfunnsutviklingen. Aktuelle dokumenter, artikler, filmer fra alle prosjektene og lenker til videre lesing vil ligge på denne nettsiden.

Porto Franco - Kristiansand kulturelle frihavn

Foto omslagsbilde: Gunnar Eikli

Prosjekteier: Vest-Agder fylkeskommune
Nettside: www.vaf.no; www.portofranco.no

Riksantikvaren 2011
www.ra.no



VEST-AGDER
FYLKESKOMMUNE

**PORTO
FRANCO**
KRISTIANSAND
KULTURELLE
FRIHAVN



Parajett er et
Svanemerket
trykkeri
Lisens 341.630

DISPOSISJON

Sammendrag 4

Pilotprosjektet 4

Bakgrunn
Kulturmiljø og kulturminner
Mål og målgrupper

Organisering av prosjektet 6

Samarbeidspartnere
Politisk forankring

Økonomi 7

Finansiering
Forbruk

Prosjektprosessen 7

Prosjektorganisasjon

Resultater 8

Lærdom og anbefalinger
Plan for museumshavn
Lokalisering av fartøyene
Kulturrederi
Maritim utdanning
Opplevelser
Kunnskapsproduksjon
Verdiskaping

Veien videre 13

Bakgrunn
Organisering og gjennomføring

Vedlegg

- 1: Porto Franco – det internasjonale i det norske.
- 2: Partnerbeskrivelser
- 3: Tildelinger fra Norsk Kulturminnefond.
- 4: Årsregnskaper.
- 5: Hovedproduksjoner og tiltak.
- 6: Evaluering av Frihavnsdagene.
- 7: Rapport om Tall Ships Races.
- 8: Plasseringsanalyse fra Multiconsult.
- 9: Liste over berørte kulturminner.
- 10: Økonomiskjema fra Riksantikvaren.
- 11: Økonomi- og aktivitetsrapport 2010 – oppdatert 10.01.2011.

SAMMENDRAG

Porto Franco – Kristiansand kulturelle frihavn - har bygget nettverk mellom ulike kunnskapsinstitusjoner, frivillige lag og myndigheter som alle er engasjert innenfor det maritime utdannings- og kulturvernområdet i Kristiansand. Utgangspunktet har vært Kristiansands flåte av kulturhistoriske fartøy. Målet har vært å - sikre de verne og verneverdige fartøyene sentrale og gode kai plasser i sentrum av byen, - sikre god forvaltning og styrke kompetansen på istandsetting, vedlikehold og drift av fartøyene, - og etablere samarbeid som bidrar til synliggjøring og formidling av den maritime kulturarven gjennom å sette fartøyene inn i en bredere samfunnsmessig sammenheng.

Prosjekteier har vært Vest-Agder fylkeskommune og sekretariatet ble organisert som en integrert del av fylkeskommunens fagmiljø innen kystkultur og kulturminnevern.

Prosjektpartnerne har i det vesentligste drevet sin ordinære virksomhet uavhengig av prosjektsekretariatet, men nettverket har stått bak en rekke "fellesproduksjoner" innenfor kunnskaps- og opplevelsesområdet. Det spenner fra festivaler, konferanser, filmer, konserter, publikasjoner, håndverksdemonstrasjoner og ulike andre arrangementer og utstillinger, dessuten felles opptreden i forhold til reguleringsplanprosesser som på forskjellig vis har berørt prosjektets mål. Det har også vært en god kontakt med hensyn til istandsettings-oppgaver i samarbeid med Norsk kulturminnefond.



Grønningen fyrstasjon, i dag fredet og drives av Bragdøya Kystlag og knyttet til kystleden (foto: Porto Franco/Vest-Agder fylkeskommune)

Erfaringene fra prosjektsamarbeidet er gode, og de konkrete resultatene det vises til i sluttrapporten hadde det ikke vært mulig å oppnå uten nettverket.

For øvrig viser erfaringene med all mulig tydelighet at de økonomiske rammevilkårene for istandsetting og vedlikehold av større kulturhistoriske skip ikke er tilstrekkelige i dag.

Prosjektet har også samarbeidet med selskaper og institusjoner uten for nettverket på opplevelses- og kunnskapsområdet. Det har vært gjort noen framstøt også på sponsormarkedet uten at dette helt har svart til forventningene.

Nettverket som ble etablert som en følge av pilotprosjektet, videreføres med de samme partnerne og med pilotprosjektets overordnede formål. Nettverket har pr. dato som hovedoppgave å utrede og planlegge en nasjonal museumshavn i Kristiansand.

PILOTPROSJEKTET

Bakgrunn

De siste 15 årene har Vest-Agder fylkeskommune hatt kystkultur og maritim kulturhistorie som

særsilt satsingsområde i kulturminnevernet. Mange ulike aktører har vært involvert: kommuner, museer, ideelle stiftelser, lag og foreninger.

Satsingen har vært konsentrert om følgende hovedtema:

- Landsdelens arkeologi i et maritimt perspektiv
- Vern og alternativ bruk av fyrstasjoner
- Fartøyvern
- Vern av bygninger og kulturmiljø i kystsonen
- Registrering og beskrivelse av mangfoldet i det maritime kulturlandskapet
- Kulturarven som ressurs i stedsutvikling og arealplanlegging
- Utvikling av kulturbaserte reiselivsprodukter hvor bevaring, tilgjengeliggjøring, tilrettelegging og formidling av kulturminner inngår som en integrert del av politiske strategier og regionale utviklingsmål

Det fylkeskommunale engasjementet har ført til rekke tiltak, prosjekter og etableringer der formidling, opplevelser og verdiskaping har stått sentralt:

- Kunnskapsproduksjon (med stor vekt på formidling; bøker,

- utstillinger, presentasjoner og rapporter)
- Institusjonsbygging (Nasjonalt fyrmuseum, Fartøyvernssenter, Kystkultursenter)
- Stimulering av det frivillige engasjementet

Porto Franco-prosjektets hovedide har vært å bygge videre på disse ressursene og skape et tettere og mer forpliktende samarbeid omkring virksomhetenes samfunnsengasjement, formidling og verdiskaping. Vedrørende utdyping av prosjektets navn og underliggende ide – se vedlegg 1: Porto Franco – det internasjonale i det norske.

Kulturmiljø og kulturminner

Forankring og utgangspunkt for Porto Franco-prosjektet har vært fartøyvernet og den maritime infrastrukturen i Kristiansand.

‘Vern gjennom bruk’ har vært et mål gjennom mange år. Siden de fleste fartøyene som inngår i prosjektet er seilende, er den *vide* kulturmiljørammen i første rekke sørlandskysten – selv om de tre største fartøyene i prosjektet også seiler internasjonalt fra tid til annen.

Konkret har Porto Franco-prosjektets kulturmiljø vært avgrenset til Kristiansand havn, byfjorden og dens nærområde. Fartøyene som har inngått i prosjektet har vært:

- Fullriggeren Sørlandet. Verneverdig skip – ABM-utvikling
- Fraktedampskip D/S Hestmanden. Verneverdig skip – MD/Riksantikvaren (RA) og KKD/ ABM-utvikling
- Fyrforsyningskip M/S Gamle Oksøy. Verneverdig skip RA
- Skoleskipet M/S Sjøkurs ex. hurtigruteskipet Ragnvald Jarl. Ikke formelt vernet, men oppfyller RA’s krav til verneverdig skip

- Loskrysser Skøy . Verneverdig skip RA
- Losskøyte Dagmar. Verneverdig skip RA
- Fiskefartøy Nesebuen. Verneverdig skip RA
- Fiskefartøy Pil. Verneverdig skip RA
- Fiskefartøy Vikre. Verneverdig skip RA
- Fiskefartøy Andabeløy. Verneverdig skip RA
- Passasjerfartøy D/S Parat - restaureringsprosjekt v/BDF
- Uggerbyskipet. Slupp bygget i Kristiansand ca. 1810. Samarbeid med Nordjyllands kystmuseum

I tillegg kommer en rekke verneverdige mindre åpne farkoster på Vest-Agdermuseet og Bragdøya samt en del nybygde kopier av tradisjonelle robåter som inngår i Kystleden.

Kulturminner i havna, byfjorden og omegn som i større og mindre grad har vært relatert til prosjektet:

Fredede fyrstasjoner:

- Grønningen fyr – Eies av Kystverket. Drives av Bragdøya kystlag. Tilknyttet Kystleden
- Odderøya fyr - Eies og drives av Vest-Agder fylkeskommune
- Oksøy fyr – Eies og drives av Kystverket. Fortsatt bemannet. Fyrhavna m/ losvakthytte er attraktive besøksmål

Byfjorden og nærområder

- Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter. Vernet som teknisk-industrielt kulturminne (RA) Levende verftsmiljø/ Nasjonalt fartøyvernssenter for stålskip
- Bragdøya kystkultursenter m/ bl.a bevarte sjøhus fra fiskerinæringen. Thaulows hus, Gården og et mangfoldig kulturmiljø/kulturlandskap.
- Indre Flekkerø Havn: Landsdelens viktigste historiske havn, med bl. a. festningsverk

på Gammeløya og Fredriksholm. Møvig kanonmuseum.

- Romsvika (Søgne): Bevart tradisjonelt kystbruk og losstasjon. Eies av fylkeskommunen
- Ny-Hellesund: Uthavn med svært verneverdig bygningsmiljø. Arbeid med kulturmiljøfredning pågår/ Fylkeskonservatoren i Vest-Agder.

Kristiansand Havn

- Kai 6 m/havneskur og tilhørende infrastruktur
- Odderøya. Fortettet kulturminneområde – Karantenehavna m/ karantemuren og Søndre batteri. På Odderøya ligger også Nodeviga som er regulert til museumshavn for de mindre fartøyene i løpet av prosjektperioden.

Se i øvrige vedlegg 9 for liste over berørte kulturminner.

Mål og målgrupper

Det overordnede praktiske mål for prosjektet har vært å bygge nettverk og få til økt verdiskaping og bedre ressursutnyttelse gjennom samarbeid mellom offentlige myndigheter, stiftelser/ institusjoner, lag og foreninger som på ulikt vis er engasjert på det kystkulturelle området.

Prosjektmålene ble inndelt i fire arbeidsområder:

Kulturminnevern:

- Medvirke til at maritime kulturminner inngår som en aktiv ressurs i lokale og regionale planprosesser
- Søke å bevare, synliggjøre og formidle maritime kulturminner i regionen
- Gjennom de deltakende partene; restaurere, vedlikeholde og skape aktivitet for et representativt antall verneverdige fartøyer

- Bygge nettverk med eiere, fagmiljøer, brukerorganisasjoner og frivillige

"Kulturrederi":

- Samarbeide om fagkompetanse på personal, teknisk drift, operasjon, bevaring og formidling
- Felles innkjøpsordninger
- Utvikle nye opplevelsestilbud/produkter gjennom bruk av fartøyene - under land og i sjøen

Skole og utdanning:

- Videreføre sjømannsutdanningen
- Videreføre handlingsbåren kunnskap ved å legge til rette for lærlinger og praksiskandidater
- Samarbeide med annen videregående utdanning
- Utvikle tilbud for regionens barne- og ungdomsskoler

Opplevelse og kultur:

- Profilere by og landsdel: historie, folkeliv og næringsliv
- Være nav i regionens maritime opplevelsestilbud
- Samarbeide med kultur- og underholdningsindustri
- Utvikle og ta i bruk nye formidlingsmåter og ny formidlingsteknologi
- Etablere følgeforskning gjennom etablerte forskningsinstitusjoner

ORGANISERING AV PROSJEKTET

Samarbeidspartnere

Prosjektet ble organisert som et samarbeidsprosjekt mellom følgende ti institusjoner:

- Stiftelsen Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter
- Vest-Agder-museet IKS
- Stiftelsen Lindesnes Fyrmuseum
- Bragdøya Kystlag
- Stiftelsen MS Skøy
- Stiftelsen D/S Hestmanden
- Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet
- Kristiansand kommune
- Vest-Agder fylkeskommune
- Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution (SSSI)

For beskrivelse av partnerne se vedlegg 2.

Ni av de ti institusjonene hadde gjennom samarbeidsavtaler erklært seg villige til å arbeide for og samarbeide om prosjektet i perioden 2007 - 2010. Dette skulle bidra til gjennomføring av aktiviteter og sikre forankring av prosjektet hos partnerne. Samtidig utgjorde de referansegruppen (Frihavnsforum) for prosjektet.

SSSI - M/S Sjøkurs som driver maritim videregående skole, reserverte seg i utgangpunktet med hensyn til å inngå i en felles museumshavn med bakgrunn i at skoledriften måtte ha

førsteprioritet. For øvrig har skolens representanter deltatt aktivt i prosjektet og bidratt med verdfull kompetanse.

Riksantikvaren, Cultiva, Kystverket og Norsk Kulturminnefond bidro med årlige økonomiske tilskudd i tillegg til den faste finansiering fra Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune. Bidragsyterne fungerte også som eksterne sparingspartnere.

Tross ekspertisen og kunnskapen som prosjektet hadde tilgang til var det nødvendige å basere deler av arbeidet på eksterne konsulenthjelp. De mest anvendte eksterne konsulenter var:

- Universitetet i Agder som prosjektkonsulent.
- Agderforskning til midtveiseevalueringen av prosjektet.
- Qvist Kompetanse til utarbeidelse av forretningsplan for museumshavn.
- Multiconsult til utarbeidelse av plasseringsanalyse av fartøyene (se vedlegg 8).
- Recommended til diverse design og nettsideproduksjon.
- Dokufilm AS til videoproduksjon.

Politisk forankring

Fylkeskommunens engasjement i prosjektet ble besluttet i 2005, hvor fylkestinget gjorde vedtak om å stille ressurser til rådighet for å lede og styre prosjektet. Prosjektet ble sett som en videreføring av fylkeskommunens arbeid med kystkultur og satsingsområde innenfor regional utvikling, herunder især kulturbasert næringsutvikling. Samtidig ga Kristiansand kommune sin tilslutning til prosjektet gjennom vedtak i formannskapet og deretter godkjente kulturstyret den endelige søknaden. I 2010 vedtok også Kristiansand bystyre å ta inn en mulig plassering av

Institusjon	Støtte	Merknad
Riksantikvaren	2 831 000,-	
Vest-Agder fylkeskommune	2 000 000,-	+ lønnskostnader på 2 442 000,-
Kristiansand kommune	709 000,-	
Cultiva	375 000,-	
Kystverket	250 000,-	
Norges kulturvernforbund	450 000,-	til Frihavnsdagene.
Norsk Kulturminnefond	80 000,-	til Frihavnsdagene.
Øvrige inntekter	196 885,-	Fra diverse salg under Frihavnsdagene.

Portor Franco (museumshavna) i programplanen for det pågående arbeid et med ny reguleringsplan for kvadraturen og vestre havn.

På bakgrunn av erfaringene fra prosjektperioden har både fylkeskommune og kommune besluttet å videreføre arbeidet med hovedmålene i prosjektet gjennom en ny plan for en nasjonal museumshavn i Kristiansand. Mer om dette under punktet Veien videre.

ØKONOMI (alle tall er pr. 5/11-2010)

Finansiering

Prosjektet ble finansiert som et spleiselag mellom stat, fylkeskommune, kommune samt tilskudd fra Cultiva og Kystverket. I tillegg kom partnernes egeninnsats og bidrag fra Norsk Kulturminnefond. I tillegg er det registrert inntekter for til sammen 196 885,- i forbindelse med diverse salg under Frihavnsdagene. Se tabell.

Hertil kommer at Norsk Kulturminnefond ga støtte til restaureringstiltak i regi av prosjektet til en samlet verdi av 2 447 500,-. Mottakere var Bragdøya Kystlag, Bredalsholmen, Kristiansand kommune,

Fullriggeren Sørlandet og MS Skøy. For full oversikt se vedlegg 3.

Regnskapene viser at prosjektet var overfinansiert de første årene. Det skyldes at det blant annet var vanskelig å gjennomføre noen prosjekter pga. av ressursproblemer hos enkelte partnere.

Forbruk

Prosjektets forbruk kan fordeles på fire typer poster: administrasjon, kunnskap, kulturhistorie og materielle investeringer.

Utgifter til administrasjon inkl. lønn var relativt stabil over hele prosjektperioden med et gjennomsnittlig årlig forbruk på ca. 1 000 000,-.

Produksjon av kunnskap og innsamling av viten utgjorde en viktig del av prosjektets utredningsarbeid i forbindelse med spørsmålene rundt lokalisering og samarbeidsmuligheter. Utgifterne var størst de første to år hvor det ble brukt ca. 200 000 i 2007 og ca. 600 000,- i 2008. De etterfølgende to år ble det samlet bare brukt ca. 30 000,-.

Det ble også gjort store investeringer i registrering og formidling av den maritime kulturhistorie som utgjør fundamentet for prosjektet. Kostnadene i de forskjellige år beløper seg til: 2007: ca. 90 000,- 2008: ca. 600 000,- 2009: ca. 1 800 000,- 2010: ca. 920 000,-. De store utgifter i 2009 henger sammen med gjennomføringen av Frihavnsdagene 09.

Prosjektet valgte også å foreta en rekke materielle investeringer som skulle oppruste og sikre de materielle kulturminner som var bærende for prosjektet. I 2009 ble det investert ca. 20 000 i opprustning av kystleden. Behovet viste seg mest akutt siste år, hvor det ble brukt ca. 750 000,- på sikring av driften og materiell opprustning hos sentrale partnere.

I tillegg gjenstod pr. 5. november 2010 budsjetterte utgifter til filmproduksjon og produktutvikling for ca. 300 000,-.

Vi viser for øvrig til vedlegg 4 for regnskapsoversikt for alle årene, vedlegg 5: Hovedproduksjoner og tiltak i perioden 2007 - 2010 og vedlegg 11: for oppdatert økonomi og aktivitetsrapport for 2010.

PROSJEKTPROSESSEN

Prosjektorganisasjon

Prosjektet var organisert i fire nivåer: en styringsgruppe, referansegruppen Frihavnsforum, et prosjektsekretariat samt et underorgan av arbeidsgrupper.

Styringsgruppen ble etablert i april 2007 og besto av en politisk valgt representant fra Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune samt en representant valgt av Frihavnsforum. Som følge av prosjektrevisjonen i høsten 2008 ble det besluttet å utvide styringsgruppen med 3 representanter, to fra



Båtparaden under Frihavnsdagene 09 (Foto: Arve Lindvoig).

administrasjonen i henholdsvis kommune og fylkeskommune samt en representant fra nettverket i Porto Franco. Dette skulle hjelpe til bedre forankring av prosjektet hos de offentlige myndighetene. Styringsgruppens mandat var å vedta handlingsplaner og budsjett for de enkelte år.

Frihavnsforum utgjorde referansegruppen for prosjektet og bestod av representanter fra de enkelte partnere. Gruppen hadde en rådgivende funksjon og kom med innspill og kommentarer til handlingsplanene og budsjettene som ble vedtatt av styringsgruppen. Dessuten var Frihavnsforum også et samarbeidsorgan for gjennomføring av aktivitetene i prosjektet. Det var ut ifra dette forumet de enkelte arbeidsgruppene i prosjektet ble nedsatt.

Prosjektsekretariatet var forankret i fylkeskommunen og hadde ansvaret for den daglige drift og utvikling av prosjektet. En prosjektleder ble ansatt i en 80% stilling og en prosjektmedarbeider i 50%.

Arbeidsgruppene stod for gjennomføringen av aktivitetene. Disse ble innledningsvis valgt organisert innenfor fem områder: lokalisering, kulturrederi, opplæring, opplevelse og kultur samt kulturminnevern. Gruppene bestod av representanter fra partnerne og de skulle i den første fasen definere arbeidsoppgaver innen sitt område. I midtveiseevalueringen i 2008 ble det pekt på at denne formelle oppdelingen ikke var samsvarende med den faktiske driften av prosjektet. Ansvarsområdene til noen av gruppene var overlappende, det var opprettet mindre selvstendige delprosjekter og det eksisterte store forskjeller i aktivitetsnivået gruppene imellom. Følgelig ble

prosjektorganiseringen endret. De opprinnelige arbeidsgrupper ble oppløst og man valgt i stedet å fokusere på enkelte delprosjekter med egne arbeidsgrupper. De mest sentrale av de nye arbeidsgruppene var Porto Franco Produkter, Frihavnsdagene 09, kulturhistoriske fortellinger samt videreføring av lokaliserings- og samdriftsgruppen.

De konkrete prosjektene som ble i gang satt innebar et utstrakt samarbeid med en rekke aktører både innenfor offentlig virksomhet og private. Vi viser i denne sammenheng til et utvalg av de viktigste delprosjektene nedenfor.

RESULTATER

Lærdom og anbefalinger

I det følgende skal vi redegjøre for noen av de viktigste delprosjektene. Rekkefølgen er i noen grad tilfeldig, men gjenspeiler til en viss grad prioriteringene som ble gjort etter arbeidsomfang i prosjektet som helhet. Vi ser av 'Mal for sluttrapporter' at 'lærdom' og 'anbefalinger' er skilt ut i egne punkt. Siden Porto Franco-prosjektet har arbeidet med en rekke delprosjekter som i form og innhold er ganske forskjellige, håper vi det er tilfredsstillende for RA at vi gjør en vurdering under hvert punkt nedenfor.

Plan for nasjonal museumshavn i Kristiansand

Høsten 2009 begynte sekretariatet å arbeide systematisk med planer for videreføring av sentrale elementer etter prosjektperiodens utløp i 2010. Dels hadde prosjektarbeidet så langt bidratt til å peke på nye muligheter, dels ble det klart at sentrale prosjektmål ikke lot seg løse innenfor tidsrammene i verdiskapingsprogrammet.

Etter et møte med Riksantikvarens

representanter for både verdiskapingsprogrammet og fartøyvernet ble prosjektet utfordret til å lage en utredning for en nasjonal museumshavn i Kristiansand. Denne har vært prosjektets hovedoppgave i 2010. Administrativt er dette arbeidet nå lagt under Fylkeskonservatoren i Vest-Agder med assisterende fylkesrådmann som prosjektleder. Se mer om dette under punktet Veien videre.

Lærdom og anbefalinger

Prosjektets viktigste samlede resultat er at de overordnede prosjektmålene videreføres som en del av partnernes ordinære virksomhetsplaner og at videreføringen er forankret administrativt og politisk i fylkeskommune og kommune.

I den grad Porto Franco-prosjektets erfaringer er overførbare til andre ligger hovedvekten nettopp her:

- forankring av felles overordnede mål og konkrete delmål hos hver enkelt partner
- forankring i strategi- og virksomhetsplaner i fylkeskommune og kommune herunder også evt. reguleringsplaner som berører virksomheten

Lokalisering av fartøyene / byutvikling

Ett av hovedmålene med Porto Franco-prosjektet har vært å sikre vernet og verneverdige fartøy sentrale og gode kai plasser så sentrumsnært som mulig i Kristiansand. Fartøysamlingen var og er det fysiske utgangspunktet for utviklingen av møteplassfunksjoner og opplevelsestilbud knyttet til prosjektet.

I forbindelse med reguleringsplanen for festival- og museumsområdet på Odderøya er det funnet en løsning for de

mindre fartøyene i Nodeviga i samarbeid med Vest-Agder-museet. Dessuten har Kristiansand kommune satt i gang et omfattende arbeid med reguleringsplan for Kvadraturen og Vestre havn. Porto Franco-prosjektet er derfor godt "timet" med tanke på å komme med innspill til en framtidig løsning også for de store fartøyene. Det knytter seg likevel usikkerhet til dette spørsmålet og det vil ta tid for en endelig plassering er klar. Prosjektet har derfor arbeidet med en rekke alternativer og forslag til midlertidige løsninger og fikk i denne sammenheng utarbeidet en mulighetsstudie utført av Mulitconsult som utgangspunkt for det videre arbeidet (se vedlegg 8).

For øvrig er det arbeidet på flere plan for å gjøre prosjektet kjent og ønsket i Kristiansand:

Administrativt:

- god dialog med Kristiansand Havn som har anbefalt å plassere de større fartøyene på nordøst siden av Odderøya. I arbeidet med reguleringsplanen for Nodeviga ble imidlertid denne plasseringen avslått
- mange møter med ulike etater i Kristiansand kommune – herunder også felles befaringer til en rekke museumshavner i Danmark, Sverige, Nordtyskland og Nederland.
- møter med Cultiva deltakelse i andre kommunale prosjekter med maritim profil, bl.a nytt sjøfartsmonument i Kristiansand

Politisk:

- formell presentasjon av prosjektet i Kristiansand bystyre
- møter med byens ordfører
- uformelle samtaler med en rekke politikere

Allmenheten:

- festivaler og arrangementer i havna (dels egne

- arrangementer, dels deltakelse i andres der)
- byutviklingskonferanse i samarbeid med Kulturminneåret 2009
- utstilling og folkemøte i Byhallenforedrag og presentasjoner i en rekke institusjoner, lag og foreninger

Presse:

- Intervjuer
- pressekonferanser

Videreføringen av arbeidet med

politisk, - ofte etter en offentlig debatt. Dette er bakgrunnen for at Porto Franco-prosjektet har lagt stor vekt på å vise hvilke kvaliteter som ligger i etableringen av en "museumshavn" både gjennom arrangementer, utstillinger og historiefortelling; - kort sagt skape et møtested mellom gammelt og nytt i havna.

Kulturrederi

Drift og vedlikehold av de større kulturhistoriske fartøyene er ytterst ressurskrevende både når



Fartøyvernseter på Bredalsholmen, Kristiansand ((foto: Porto Franco/Vest-Agder fylkeskommune)

lokalisering er nå tatt inn i planene for nasjonal museumshavn. Se nedenfor under punktet: Veien videre.

Lærdom og anbefalinger

Igjen er det grunn til å understreke hvor viktig det er å forankre prosjektet administrativt og politisk i kommune og fylkeskommune. Sikring av sentrumsnære og gode kaiplasser for vernetede fartøy er en av fartøyvernets mange utfordringer i åra som kommer. For å få dette til må kommune- og havnemyndigheter sette av arealer som ofte er svært attraktive også for annen virksomhet. Slike arealer er det bare mulig å sikre gjennom reguleringsplaner. Til syvende og sist besluttes planene

det gjelder økonomi og kompetanse. De økonomiske rammevilkårene er også utilstrekkelige – det gjelder alle prosjektets større fartøyer – Fullriggeren Sørlandet, M/S Sjøkurs og M/S Gamle Oksøy – for den saks skyld også D/S Hestmanden som er under restaurering. Representanter for disse fartøyene, samt en representant fra Bragdøya kystlag, har arbeidet med å se på mulighetene for en rasjonaliseringsgevinst gjennom samarbeid og samordning på en rekke områder. Arbeidsgruppen har utarbeidet en foretningsplan som nå vil bli fulgt opp i det videre arbeidet med nasjonal museumshavn. Det praktiske samarbeidet har for øvrig vært i



Fra restaureringen av motorskøyten Pål på Bragdøya kystkultursenter (foto: Porto Franco/Vest-Agder fylkeskommune)

gang over tid med kjøp og utveksling av hverandres tjenester.

Lærdom og anbefalinger

Dette har vært en langsom, men interessant prosess. Planarbeidet har visst at det er en rasjonaliseringsgevinst å hente ut av samdrift på en rekke områder. Det gjenstår imidlertid å prøve ut modellen i praksis.

Maritim utdanning

Stiftelsen Sørlandets Seilende Skoleskips Institusjon (SSSI) driver videregående maritim skole (65 elver) med M/S Sjøkurs ex Ragnvald Jarl som skoleskip. Skolen har foruten god skolekompetanse, også mye kunnskap om drift av større skip. Dette er bakgrunnen for den utviklingsprosess som ble satt i gang gjennom Kulturrederiet jfr. ovenfor. Det har i prosjektperioden også blitt laget en plan for samlokalisering med fartøyvernsenteret på Bredalsholmen.

Opplevelser

Porto Franco har arrangert tre "festivaler" i prosjektperioden. De to første årene (2007 og 2008) hadde prosjektet arrangøransvaret alene. I 2010 hadde Prosjektet ansvar for kystkulturprogrammet

under Tall Ships Races i Kristiansand.

Kystkulturdagene 08 ble arrangert som et nettverk av separate arrangementer i Kristiansand, Høvåg og Søgne blant annet et dampskipstreff på Bredalsholmen, utstilling, mat og musikk på kystbruket i Romsvika, Gabriel Scott-program i Høvåg, Fullriggerens dag i Kristiansand og sjantiseinar. I etterkant pekte tilbakemeldinger på at arrangementet hadde en svak felles profil og manglet en overordnet koordinering. Tross dette var besøket godt ved noen av arrangementer. Arrangementet ble gjennomført i samarbeid med Inspirasjon Sørlandet.

Frihavnsdagene / Kulturminneåret 09 ble i motsetning hertil arrangert på en felles plass i Kristiansand havn. Arrangementet var samtidig et nasjonalt arrangement i kulturminneåret. Det var en status som bidro til at flere midler ble kanalisert til prosjektet fra kommune, Riksantikvaren og Norsk Kulturminnefond. Fylkeskommunen stilte på sin side ekstra personalressurser til rådighet. Arrangementet bestod av en faglig konferanse om havne- og byutvikling og tre dager med

utstillinger, mat og musikk. Det ble i etterkant gjennomført en intern evaluering av arrangementet som konkluderte at arrangementet må vurderes som en suksess. Det har gitt viktige erfaringer med hensyn til samarbeid mellom de forskjellige partnere og har vært et viktig forsøk på en konkretisering av en fremtidig museumshavn. Arrangementet ble avviklet innenfor budsjettammene samtidig med at det ble lagt til rette for en viss inntjening hos de forskjellige deltakere. Se vedlagt rapport.

Tall Ships Races Kristiansand, 29/7 - 1/8 2010 ble ett av de største arrangementene som noen gang har vært gjennomført i Kristiansand og samlet i følge arrangøren om lag 400.000 besøkende. Porto Franco - godt forankret i Vest-Agder fylkeskommune - hadde ansvaret for koordineringen av kystkulturprogrammet som samlet 21 kystkulturaktører samt 3 kunstprosjekt. Arrangementet samlet de tyngste aktørene i Porto Franco-nettverket med hver sine presentasjoner og utstillinger; - Vest Agder museet, Lindesnes fyrmuseum, Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter, Bragdøya kystlag og Sjøkurs som fungerte som hotellskip og "cruiseskip" under arrangementet.

Organisering og gjennomføring bygget på erfaringene fra Frihavnsdagene året før. Porto Franco-sekretariatet/ Fylkeskonservatoren hadde egen stand med hovedvekt på:

- presentasjon og utstilling av Uggerbyskipet - slupp bygget i Kristiansand ca. 1810
- replikabygg av en 600 år gammel stokkebåt fra Greipstad
- presentasjon av den historiske Flekkerøy havn gjennom eget bokprosjekt (se vedlegg)
- kort presentasjon av Porto Franco - Nasjonal museumshavn Kristiansand.

Porto Franco produkter stilte for øvrig med egen "museumsbutikk".

Se for øvrig rapport om arrangementet i vedlegg 7.

Lærdom og anbefalinger

Felles arrangementer har vært svært viktige læringsarenaer for prosjektet. De har bidratt til å vise hvilke kvaliteter hver enkelt partner har, samtidig som summen av delene har skapt en merverdi ut over enkeltaktørenes ulike bidrag.

Selv om en permanent lokalisering har vært og er aktørenes overordnede mål, har arrangementene vært viktige delmål og milepeler i prosessen mot felles møtested og arena.

Kunnskapsproduksjon i prosjektet

De fleste av partnerne har kunnskapsproduksjon som ett av sine hovedformål. Partnernes "normalvirksomhet" berøres *ikke* i denne rapporten. Her skal vi bare nevne noen få temaområder der Porto Franco- sekretariatet har vært direkte inne, enten som bestiller, initiativtaker eller aktør.

Plan- og organisasjonsutvikling

Eksternt har prosjektet kjøpt rådgivning og midtveisevaluering av Agderforskning. I prosjektets første fase var engasjementet fra Universitetet i Agder sentral. Også Qvist kompetanse ga viktige innspill gjennom utarbeidelsen av forretningsplan.

Viktige innspill og kunnskap er tatt opp i prosjektet og omformet til egenvirksomhet gjennom særlig to studieturer:

- en tur med representanter fra samtlige partnere – herunder også planleggere fra Kristiansand kommune. Turen gikk til museumshavner i Danmark Tyskland og Nederland.
- en tur til Maritiman i Gøteborg

med et utvalg av partnere sammen med representanter for Riksantikvaren.

Internt har representanter for sentrale partnere som BDF, SSSI og Fullriggeren Sørlandet betydelig

organisasjonskompetanse – ikke minst også Vest-Agder fylkeskommunes egen administrasjon. Resultatene er nedfelt i selve prosjektgjennomføringen og i planarbeidet for nasjonal museumshavn – herunder pågående arbeid med Kulturrederi. Også gjennomføringen av store tunge arrangementer som Frihavnsdagene har gitt viktig kunnskap om nettverkssamarbeid.

Kulturminnevern

En rekke av prosjektets partnere har stor faglig kompetanse innen kulturminnevern. Ikke minst har Fylkeskonservatoren i Vest-Agders aktive engasjement vært svært viktig både når det gjelder faglige råd for istandsetting og prioriteringer av viktig og mindre viktig i partnernes kulturminnearbeid – ikke minst innenfor fartøyvernet. I forbindelse med utstilling og presentasjon av Uggerbyskipet har prosjektet også hatt stor nytte av samarbeidet med Skipsbevaringsfonden i Danmark. Også Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter og Vest-Agder museet har stor kulturvernkompetanse. Samarbeidet i Porto Franco-nettverket har blant annet bidratt til en grundig tilstandsanalyse og istandsettingsplan for dokkanlegget på Bredalsholmen. Kunnskapen fra dette arbeidet blir lagt til grunn for en oppdatert forvaltnings- drift og vedlikeholdsplan for dokkanlegget som er vernet som et teknisk- industrielt kulturminne.

En viktig kunnskapskilde har også



Utstilling om prosjektet (foto: Porto Franco/ Vest-Agder fylkeskommune)

vært Norsk kulturminnefond og erfaringene fra restaureringsprosjektene som er gjort i prosjektperioden. Vi viser i denne sammenheng til oversikten i vedlegg 3.

Lærdom og anbefalinger

I begynnelsen av prosjektperioden (2007) skapte selve finansieringsmåten for Verdiskapingsprogrammet - fordelingen mellom Kulturminnefondet og RA – en del problemer. Kulturminnefondets retningslinjer var slik innrettet at en rekke av kulturminneobjektene det var naturlig for Porto Franco å gå inn i, falt utenfor fondets retningslinjer. Problemene var først og fremst knyttet til eierstruktur (offentlig eie) og krav til egenandel. De formelle problemene ble imidlertid løst i løpet av det første året. Likevel har stram økonomi hos flere av partnerne bydd på store utfordringer med hensyn til å dekke egenandeler gjennom hele prosjektperioden.

Kulturhistorie og immaterielle kulturminner

Prosjektet har satsset relativt mye tid og krefter på å få fram og formidle kunnskap om den

maritime kulturhistorien og de maritime kulturminnene som er basis i prosjektet. Det er flere grunner til det:

- dels er byens maritime historie underkommunisert og til del også oversett som inspirasjonskilde for byutviklingsprogrammene og reguleringsplanprosessene som pågår
- dels finnes det faktisk få bøker, filmer og annet informasjonsmateriale om byens maritime historiedels har prosjektet sett det som et selvstendig formål – jfr. søknaden om opptak til Verdiskapingsprogrammet - å få fram og formidle både ny og gammel kunnskap innenfor emneområdet

Det har i denne sammenheng blitt holdt foredrag og kåserier, produsert en rekke utstillinger og presentasjoner, artikler, fagsamlinger, videofortellinger, kulturminneløyper, samt en bokutgivelse. Prosjektet har også deltatt med tilrettelegging og kunnskap for NRK's storsatsing på fjernsynsserien "Norskekysten". (Sendes i 2011), en filmserie om Kystkultur på Sørlandet, radiointervjuer (historisk serie på Radio Ung Kristiansand) og en planlagt film om kapertiden på Sørlandet. For en nærmere oversikt for hovedproduksjonene i egen regi,

se vedlegg 5.

Forarbeidet med å få fram kunnskap har tatt en ikke ubetydelig timeressurs i sekretariatet. Dette forarbeidet har imidlertid også bidratt til å synliggjøre emneområder som krever utdyping – ikke minst også større faglig kontakt med institusjoner og nettverk som arbeider innenfor det maritime kulturområdet. Dette er bakgrunnen for *EU-prosjektet Fremtidskyster under INTERREG – IV A ØKS-programmet*. Porto Franco-prosjektet/Vest-Agder fylkeskommune fremmet søknaden i samarbeid med Agderforskning og fagmiljøer knyttet til Lund Universitet (leadpartner) og København Universitet. Prosjektet samler en rekke lokale partnere på Båhuslenkysten og i Nordjylland. Prosjektarbeidet er i oppstartfasen og har fokus på kulturhistorisk basert båt- og reiseliv.

Lærdom og anbefalinger

Det har vært prosjektsekretariatets overbevisning at den maritime kulturhistoriens substans og kvalitet vil gjøre det lettere å skape forståelse; - politisk, administrativt og i allmenheten, - for det maritime kulturminnevernet i sin alminnelighet og prosjektets realisering i særdeleshet. Erfaringene så langt styrker disse synspunktene.

Verdiskaping – miljømessig, sosialt, kulturelt og økonomisk

Det er prosjektsekretariatets oppfatning at piloten Porto Franco har gitt god uttelling på flere av verdiskapingsprogrammets verdimål – først og fremst sosialt, kulturelt og miljømessig. Vi viser i denne sammenheng til resultatgjennomgangen ovenfor. Vi mener prosjektet har vist at nettverksorganisering gir et bedre grunnlag for ressursutnyttelse og følgelig også verdiskaping. Samtidig har prosessen gitt viktige innspill til videreføringen av nettverkssamarbeidet og blant annet avdekket et betydelig forbedringspotensial særlig når det gjelder organisering og avklaring av roller og ansvar.

Størst usikkerhet knytter det seg til den økonomiske verdiskapingen. Flere av de tunge partnerne har en betydelig omsetning innenfor 'kulturbasert næring', som f.eks Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter, Fullriggeren Sørlandet og Bragdøya kystlag. Det er imidlertid ikke gjort analyser som tar for seg forholdet mellom den enkelte partners økonomi og eventuelle effekter av pilotprosjektet.

Når det gjelder fellesproduksjonene har prosjektet hatt som prinsipp at felleskostnadene har vært dekket



Kystkultursenteret på Bragdøya (foto: Porto Franco/Vest-Agder fylkeskommune.)

av Porto Franco gjennom ulike tilskuddsordninger, mens partnernes inntjening har tilfalt hver enkelt aktør. Etter Frihavnsdagene 09 ble det laget en oversikt over de enkeltes inntekter (se vedlegg 6). Det gjenstår likevel å gjøre en samlet analyse av hvilke økonomiske verdier prosjektet har skapt gjennom prosjektperioden.

Det gjenstår også et viktig arbeid når det gjelder å utvikle samarbeid med det private næringsliv og utrede sponsormuligheter. Som en oppstart på dette har Agderforskning gjennomført en undersøkelse blant sponsorene til Tall Ships Races i Kristiansand. Undersøkelsen tar sikte på å avklare hva de enkelte sponsorer vil etterspørre og legge vekt på i et sponsorsamarbeid med partnerne i Porto Franco. Rapporten er i skrivende stund ikke helt avsluttet – så konklusjonene må komme senere.

Når det gjelder økonomien for fartøyene i prosjektet må prosjektsekretariatet få understreke følgende:

Alle partnerne driver i større og mindre grad med formidling, istandsetting, drift og vedlikehold av fartøy og skip. De økonomiske rammebetingelsene for vern og drift av kulturhistoriske fartøy ligger utenfor prosjektets rammer. Det er imidlertid i tråd med prosjektets formål å videreformidle situasjonen for de kulturminnene som inngår i prosjektet.

Stramme økonomiske rammevilkår har satt sitt sterke preg på prosjektets framdrift. For noen av fartøyene er avstanden mellom istandsettingsbehov og økonomiske virkemidler så stor at flere av eierne i realiteten har vært teknisk konkurs i prosjektperioden. Det er prosjektsekretariatets oppfatning at uten Vest-Agder fylkeskommunes sterke

engasjement, både administrativt og politisk, ville både Hestmandens og Gamle Oksøys videre liv som kulturminner være truet. Noe tilsvarende kan også sies om Fullriggeren Sørlandet og Kristiansand kommunes aksjon etter store restaureringsoppgaver. Også Sjøkurs sliter med bevilgninger som ikke dekker kostnadene til vedlikehold av skipet. Selv om skolens hovedformål er utdanning av sjøfolk, er skipet også viktig som kulturminne, jfr. vern gjennom bruk.

Vi håper erfaringene fra pilotprosjektet kan bidra til at de økonomiske rammevilkårene i fartøyvernet blir tatt opp i ny dialog mellom statlige, regionale og lokale myndigheter gjennom videreutviklingen av nasjonal museumshavn.

VEIEN VIDERE: Nasjonal museumshavn

Bakgrunn

Mye av inspirasjonen bak Porto Franco –prosjektet var i sin tid hentet fra utviklingen av næringsklynger. Tanken var å etablere en "maritim kulturklynge" i Kristiansand for å oppnå:

- bedre og mer målrettet utnyttelse av eksisterende ressurser
- økt ressurstilgang gjennom egen aktivitet og offentlige tilskudd
- økt kunnskapsproduksjon, flere formidlingstiltak og formidlingsmåter
- å bli mer tydelige og synlige for publikum og myndigheter

På bakgrunn av rapporten ovenfor, er det vel grunn til å konkludere med at piloten oppnådde noe av dette innenfor verdiskapingsprogrammets tidsrammer, selv om det gjenstår viktige oppgaver.

Det er imidlertid oppnådd et godt grunnlag for å føre piloten over i en ny og fastere form. Det er dette som er grunnlaget for at Porto Franco-nettverket nå deltar i utredningen om en "Nasjonal museumshavn" i Kristiansand. Målet er å utvikle en fast og godt økonomisk forankret organisasjon der fartøyene inngår i en bredere kulturhistorisk og samfunnsmessig sammenheng.

Visnok har flere av partnerne vært hardt prøvet i pilotperioden. Dette har vært utfordrende og til en viss grad også satt preg på prosjektprosessen. Samtidig har nye muligheter åpnet seg fordi det dels har vært tvingende nødvendig å finne nye løsninger, dels har også en del andre momenter kommet til i løpet av perioden.

Her nevnes noen:

- Ny nasjonal verneplan for fartøy
- Reguleringsplanprogram for Kvadraturen og Vestre havn i Kristiansand
- Reguleringsplan for festival- og museumsområde på Odderøya
- Plan for omstilling ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter
- Flytteplaner for Sjøkurs (SSSI)
- Strategiplan for kystkultur i Vest-Agder fylkeskommune

På denne bakgrunn føres en del sentrale mål i Porto Franco-prosjektet videre, nå i første omgang gjennom en utredning om Nasjonal museumshavn i Kristiansand.

Arbeidet har fokus på tre overordnede mål:

- sikre vernete og verneverdige fartøy sentral og gode kaiplasser i Kristiansand
- sikre god forvaltning og styrke kompetansen på istandsetting, vedlikehold og drift av fartøyenesamarbeide om synliggjøring og formidling av

den maritime kulturarven

Organisering og gjennomføring

Utredning og planarbeid innarbeides i Vest-Agder fylkeskommunes strategi for kystkultur og i budsjettet under avsnittet om 'Nasjonal museumshavn og kystkultursenter'. Arbeidsområdet er administrativt underlagt Fylkeskonservatoren i Vest-Agder. Utviklingsarbeidet ledes av assisterende fylkesrådmann.

Utredningen er forankret i følgende dokumenter:

Vest-Agder fylkeskommune:

- Orienteringssak til SAM-utvalget 9.6.2010
- Budsjett for 2011 (under behandling)

Kristiansand Kommune:

- Arbeidsprogram for reguleringsplan for Kvadraturen og Vestre havn, vedtatt i bystyret 20.01.2010.
- Sak til kulturstyret, 24.06.2010,
- Sak til Formannskapet, 18.08.2010.

Riksantikvaren:

- Brev til Vest-Agder fylkeskommune, datert 6.05.2010.

Tidsramme: Siktemål for ferdig rapport er årsskiftet 2010.

Organisering

Utredningsarbeidet er organisert slik pr. 1. oktober 2010

Hovedgruppa for nasjonal museumshavn

Deltakere:

- Fylkeskommunen v/ assisterende fylkesrådmann (leder)
- Kristiansand kommune v/ teknisk direktør og kulturdirektør
- Kristiansand Havnevesen v/ havnedirektøren
- Sjøkurs v/ direktør
- Bredalsholmen Dokk og

- fartøyvernssenter v/ styreleder
- Bragdøya Kystlag v/ leder
- Vest-Agder Museet v/ direktør
- Fullriggeren Sørlandet v/ direktør

Sekretariat: Regionalavdelingen i fylkeskommunen. (Eksterne v/ behov: Agderforskning)

Prosjektgruppa har som mandat å legge fram forslag til en samlet plan: organisering, plassering og hovedinnhold for etablering av 'Nasjonal museumshavn og kystkultursenter' i Kristiansand. Dette omfatter blant annet:

- Havnefasiliteter og kaier for fartøyene. Innspill til ny reguleringsplan for Kvadraturen og Vestre havn
- Maritim skoleutvikling på Sørlandet, og Sjøkurs' rolle i denne sammenheng
- Rederivirksomhet med opplegg for samarbeid om drift, oppdrag og seiling av de større fartøyene
- Muligheter for å ta imot andre større fartøyer som er under Riksantikvarens styring
- Den framtidige rollen til Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Nasjonal museumshavn
- Budsjettforslag for 2011 og framover. I budsjettet skal det framgå mulige statstilskudd til prosjektet

Arbeidsgrupper:

Maritimt skolesenter/samordning av maritim utdanning på Sørlandet

Deltakere:

- Fylkeskommunen v. ass.rådmann og utdanningssjef
- Sjøkurs / Sørlandets Seilende Skoleskips Institusjon v/ direktør og rektor

Prioriterte arbeidsoppgaver:

- Samordning / organisering av maritim utdanning
- Framtidig lokalisering av Sjøkurs

- Muligheter for bruk av flere kulturhistoriske fartøyer i kurs- og utdanningsammenheng

Byutvikling: Havnefasiliteter for kulturhistoriske fartøyer i Kristiansand sentrum

Deltakere:

- Fylkeskommunen v/ ass.fylkesrådmann
- Kristiansand kommune v/ teknisk direktør
- Kristiansand Havn v/ havnedirektør
- Fylkeskonservatoren i Vest-Agder
- Vest-Agder Museet v/ direktør

Prioriterte arbeidsoppgaver:

- Innspill til Kvadratur- og Havneplan: Havna som møtested og attraksjon
- Lokalisering av større fartøyer i Nasjonal museumshavn
- Utvikling av Nodeviga/Odderøya som del av nasjonal museumshavn / maritimt opplevelsessenter

Kulturrederi: Plan for samordning av drift og vedlikehold av de store fartøyene

Deltakere:

- Fullriggeren Sørlandet v/ direktør
- Sjøkurs / Sørlandets Seilende Skoleskips Institusjon v/ direktør
- Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter / Gamle Oksøy v/ styreleder

Prioriterte arbeidsoppgaver:

- Utrede mulighetene for etablering og organisering av fellestjenester for drift av de store kulturhistoriske fartøyene
- Utrede mulighetene for samordning med fartøyvernssenteret på Bredalsholmen med hensyn til vedlikehold mv.

Bragdøya kystkultursenter og bruk av fredete bygg og anlegg: Romsviga, Odderøya fyr og Grønningen fyr

Deltakere:

- Bragdøya Kystlag v/ leder
- Kulturdirektøren v/Rådgivende utvalg for Bragdøya Kystkultursenter
- Vest-Agder Museet
- Fylkeskonservatoren

Prioriterte arbeidsoppgaver:

- Samordning og samarbeid mellom kystlaget og museet omkring utviklingen av kystlagets virksomhet på Bragdøya og planene for etablering av museumshavn i Nodeviga
- Bragdøya som aktivitets- og opplevelsesmål i sammenheng med nasjonal museumshavn
- Bruk av fredete bygg og anlegg i Nasjonal museumshavn: Odderøya fyr, Grønningen fyr og Romviga kystbruk

Bredalsholmen: Fartøyvernsementerets rolle i Nasjonal museumshavn

Deltakere:

- Stiftelsen Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsementer v/ styreleder
- Kristiansand kommune v/ Kulturdirektøren
- Vest-Agder fylkeskommune / Fylkeskonservator

Prioriterte arbeidsoppgaver:

- Framtidig drift av Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsementer (verksted og fellestjenester)
- Fartøyvernsementerets rolle innenfor nasjonal museumshavn
- Opplagsplass mv. for kulturhistoriske fartøyer som avventer restaurering
- Mulighetene for samlokalisering av andre aktiviteter som skolesenter og rederi på Bredalsholmen

Utredningsarbeid lagt til Fylkeskonservatoren:

- Regionalisering av fartøyvernet: Overføring av forvaltningsoppgaver i henhold til "Ny nasjonal verneplan for fartøy". Avklaring av oppgavefordeling i forhold til Riksantikvaren.
- Formidlingsplan for "Nasjonal museumshavn og kystkultursenter". Avklaring med hensyn til funksjons- og oppgavefordeling i forhold til Vest-Agder Museet og øvrige aktører i prosjektet

Eksterne leverandører (Agderforskning/ ARENA/VRI/Interreg)

- Forretningsideer / utvikling av markedsaktiviteter knyttet både til helheten og de enkelte elementene i Nasjonal museumshavn, med fokus på opplevelseskvaliteter, verdiskaping, samarbeids- og synergigevinster.



Vedlegg 1: Porto Franco - det internasjonale i det norske.

Artikkel trykt i Engen (red.) 2009: *Norsk Kulturminnefond – de første fem årene*. ISBN: 978-82-303-1238-4.



Vedlegg 2: Partnerbeskrivelser.



Vedlegg 3: Tildelinger fra
Norsk Kulturminnefond.



Vedlegg 4: Årsregnskaper.




Vedlegg 5: Hovedproduksjoner og tiltak.



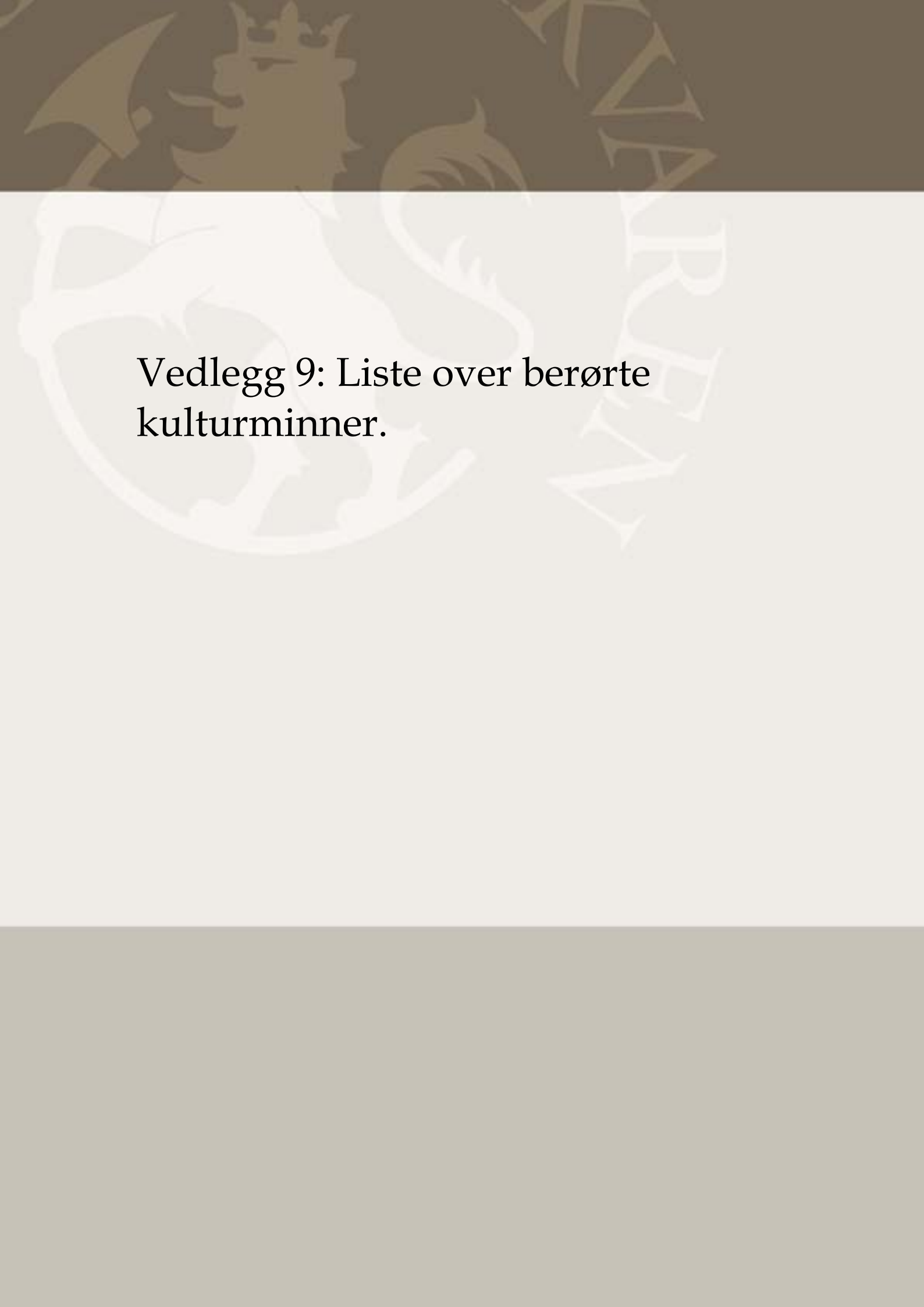
Vedlegg 6: Evaluering av
Frihavnsdagene.




Vedlegg 7: Rapport om Tall Ships
Races.




Vedlegg 8: Plasseringsanalyse fra
Multiconsult.



Vedlegg 9: Liste over berørte kulturminner.



Vedlegg 10: Økonomiskjema fra
Riksantikvaren.



Vedlegg 11: Økonomi- og
aktivitetsrapport 2010.



Bakgrunnen for Verdiskapingsprogrammet på kulturminneområdet er Regjeringens ønske om å satse på utvikling av lokalsamfunn og næringsvirksomhet med utgangspunkt i kulturminner og kulturmiljøer.

Verdiskapingsprogrammet har hatt tre hovedmål:

- Bruke kulturarven til beste for befolkning, næringsliv, lokalsamfunn og regioner
- Ta bedre vare på kulturarven.
- Utvikle og spre kunnskap om kulturarven som ressurs.

De elleve prosjektene som ble plukket ut er forskjellige når det gjelder både organisering og innhold. Pilotprosjektene ble valgt for å framskaffe gode eksempler på hvordan kulturminner og kulturmiljøer kan bidra til sosial, kulturell og økonomisk utvikling.

Verdiskapingsprogrammet avsluttes i 2010. Alle pilotprosjekter lager sine egne sluttrapporter. Riksantikvaren vil avgi sin rapport til Miljøverndepartementet i mars 2011.