



Hordaland Fylkeskommune  
Minikonkurransse til HFK-15-0372  
Rammeavtale på transportfagleg plan- og utgreiingsarbeid  
Reiseliv og infrastruktur på fylkesvegnettet  
TILBOD

Dato:31.05.2017

## **INNHOLDSFORTEGNELSE**

1	Bakgrunn.....	2
2	Oppgåveforståing.....	2
3	Reiseliv og infrastruktur i Asplan Viak AS.....	3
4	Løysingsframlegg.....	5
4.1	Kartleggingsfase (fase 1).....	5
4.2	Utfordringsfase (fase 2).....	6
4.3	Tiltaksutviklingsfase (fase 3).....	8
4.4	Workshop.....	10
5	Organisering og framdriftsplan.....	11
5.1	Organisering av arbeidet.....	11
5.2	Framdriftsplan.....	12
6	Bemanning.....	13
7	Kompetanse/ Erfaring på tilbodne ressursar.....	13
8	Pristilbod.....	22
9	Kvalitetsstyring.....	22

## 1 BAKGRUNN

Hordaland Fylkeskommune inviterer til å delta i minikonkurranse om levering av konsulenttenester i samband med prosjekt om reiseliv og infrastruktur på fylkesvegnettet. Bakgrunnen for oppdraget er at reiseliv er eit satsingsområde for fylkeskommunen. Tilgjengelegheit og fysisk infrastruktur vert ofte trekt fram som viktige faktorar for reiselivsnæringa i Norge. Dette vert også understreka i reiselivsstrategien for Vestlandet som Fylkesutvalet i Hordaland har slutta seg til. Strategidokumentet peikar på fire hovudutfordringar som gjer at reiselivsnæringa i landsdelen ikkje får løyst ut potensialet sitt:

- Transport til og i landsdelen
- Fleire ulønsame reiselivsbedrifter i distrikta
- For å få kommersielle resultat av ei internasjonal sterk profilering
- Manglar heilskapelege opplevingskonsept – kommersielt pakketerte produkt

I Regional Transportplan 2018-29 er transport til og i fylket derfor definert som eit oppfølgingsprosjekt med reiseliv og infrastruktur som overskrift.

## 2 OPPGÅVEFORSTÅING

Målet med oppdraget er å utforme tiltak som kan bidra til å løyse ein av hovudutfordringane definert i reiselivsstrategien, fokus på transport inn til og i landsdelen. Dette skal vere tiltak som kan medverke til å styrke reiselivsnæringa i fylket. Tiltaka vil og kunne underbygge dei tre andre utfordringspunkta, men desse vil ikkje ha fokus i dette utgreiingsarbeidet.

For fylkesvegnettet i Hordaland er det i denne omgang hovudfokus på tiltak som gjer reisa inn til fylket og internt i fylket enklare, noko som gjer at prosjektet skil seg frå til dømes arbeidet med nasjonale turistveger. Statens vegvesen si satsing på nasjonale turistveger har som mål å skape overraskande og spennande opplevingar sett frå bilen. Turistvegsatsinga er med på å styre turisttrafikk inn til Hordaland gjennom turistvegane, Ryfylke, Hardanger, Hardangervidda, Aurlandsfjellet og Gaularfjellet.

Hovudoppgåva til konsulenten kan grovt delast i 3 fasar:

1. Samordne ei kartlegging av tilstanden knytt til reiselivsnæringa.  
Utarbeide bestilling til Statens vegvesen på kartlegging av tilstanden i forhold til reiselivsnæringa. Ein del av dette kan hentast frå Vegdatabanken men det må lagast ei tydeleg bestilling av det som skal hentast ut. Konsulenten må samordne materialet og gjera det presentabelt på ein overordna måte for prosjektet. I tillegg kan det vere naudsynt for konsulenten å innhente utfyllande informasjon frå andre kjelder.
2. Definere utfordringane som reiselivsnæringa har mhp. infrastruktur  
Med utgangspunkt i kartlegginga, og synspunkt innhenta frå reiselivsaktørar vert det klargjort kva som er dei sentrale utfordringane for næringa.
3. Utforme forslag til tiltak, og rekne ut kostnader for desse  
Med utgangspunkt i utfordringane vert tiltak utforma, kostnadsutrekna og prioritert.

Tiltaka har fokus på utvalde strekningar, og kostnadene gjeld både for investering og drift.

Oppgåva til konsulenten er med andre ord å kartleggje status, og vurdere denne opp imot den kunnskapen destinasjonsselskapa og vi sjølve har om verkemiddel i reiselivsnæringa. For å prioritere tiltak på infrastrukturen er det altså omsynet til reiselivsnæringa som er avgjerande. Ein viktig del av prosjektet er difor gjennomføringa av ein workshop<sup>1</sup>, der ein samlar relevante fagmiljø og utvekslar synspunkt om utfordringar og kva tiltak som vil ha effekt.

Leveransen frå konsulenten er ein prosjektrapport med framlegg til tiltak.

### 3 REISELIV OG INFRASTRUKTUR I ASPLAN VIAK AS

Asplan Viak arbeider med reiseliv på fleire nivå:

- Destinasjonsutvikling (Rådgeving i knytt til reiselivssatsing i kommunar og regionar)
- Analysar av reiselivsnæringa (samfunnsøkonomiske analysar av konsekvensar ved store infrastrukturtiltak eller andre utbyggingsprosjekt)
- Fysisk utforming av besøksmål, grøntanlegg, rasteplassar, parkering etc. (ved Bergenskontoret er det faggrupper både for arkitektar og for landskapsarkitektar)
- Skilting og kart, og anna tilrettelegging/utval av informasjon (både web og analoge produkt)

Innanfor fagfeltet infrastruktur har vi oppdrag på ulike nivå:

- Overordna planar (Regional transportplan, kommuneplanar, KU-oppdrag, m.fl.)
- Reguleringsplanar for veg og annan infrastruktur
- Detaljprosjektering av vegar og parkeringsplassar.

Utgangspunktet for prosjektet er at reiselivet skal utvikle seg som næring. I dette prosjektet meiner vi derfor at det vil vere nyttig med vår erfaring med analysar av næringsliv og sysselsetting. Ved Analyse og Utredningsgruppa i Bergen har vi og erfaring frå fleire utgreiingar av samanhengen mellom infrastruktur og næringsutvikling generelt, og reiselivsnæringa spesielt.

Samstundes er det viktig å involvere reiselivsnæringa, fylket, kommunar, vegvesenet og andre relevante aktørar for å sikre forankring og eigarskap til dei tiltaka som blir føreslått. Asplan Viak har lang og god erfaring med prosesleiing og medverknad på ulike nivå, og har ei tydeleg satsing på prosesleiing med ei eiga faggruppe som er kursa i, og arbeider med dette.

Dette oppdraget vil vere styrt og bemanna av personar ved vårt Bergenskontor.

---

<sup>1</sup> Det kan vere føremålstenleg å arrangere fleire workshops (ein for kvart destinasjonsselskap), for å få meir målretta diskusjonar.

### **Om Asplan Viak AS**

*Asplan Viak AS er eit av dei største konsulentselskapa i landet, med rådgivande ingeniørar, arkitektar, landskapsarkitektar og utgreiarar/planleggjarar. Selskapet tilbyr tverrfagleg rådgiving og analysar for offentleg og privat sektor. Asplan Viak AS er eigd av Stiftelsen Asplan og har ca. 850 tilsette ved 31 kontor i Norge. Selskapet er organisert i 2 divisjonar: Plan og arkitektur, og Bygg og infrastruktur.*

*Selskapet har medarbeidarar over heile landet, og arbeider i heile prosjektkjeda frå konseptutvikling og planlegging til prosjektering og gjennomføring.*

#### Plan og arkitektur

*Plan og arkitektur har ca 340 medarbeidarar i avdelingane Plan og urbanisme, Analyse og utredning, Energi og miljø, Arkitektur og landskap. Divisjonen består av arkitektar, ingeniørar, landskapsarkitektar, økonomar, geografar og samfunnsvitarar som jobbar tverrfagleg for å sikre en heilskapleg tilnærming til dei utfordringane vi er sett til å løyse. Innanfor våre kompetanseområde er vi mellom dei største og fremste i Norge.*

#### Bygg og infrastruktur

*Bygg og infrastruktur har ca. 450 medarbeidarar i avdelingane Bygg, Samferdsel, Vann og miljø, VVS og elektro. Divisjonen består av ingeniørar innanfor kompetanseområda bygg og anlegg, tekniske installasjonar, samferdsel, vann og miljøteknikk og prosjektadministrasjon. I divisjonen er mellom anna fleire av dei leiande fagmiljøa i landet innan utvikling og prosjektering av bade- og idrettsanlegg, samferdselsløysingar og vatn, avløp og renovasjon. I divisjonen ligg også avdelinga for internasjonale oppdrag.*

## 4 LØYSINGSFRAMLEGG

Løysingsframlegget tek utgangspunkt i dei 3 fasane som nemnt i konkurransegrunnlaget (Kartlegge tilstand, definere utfordringar, utvikle tiltak). Fasane går delvis over i kvarandre, og vert også styrt av ein planlagt workshop midt i prosjektperioden. Dette er illustrert i framdriftsplanen (sjå kapittel 5).

Det vert lagt til grunn at kartleggingsfasen og utfordringsfasen gjeld heile fylket, men at tiltaksutviklingsfasen er innsnevra til nokre utvalde strekningar.

### 4.1 Kartleggingsfase (fase 1)

Tilstandskartlegginga vert utført for heile fylket, og handlar mellom anna om følgjande tema som er lista opp i konkurransegrunnlaget: Rasteplassar, Toalett, Ferjekaiar og ferjer, Knutepunkt, Parkering ved sentrale reisemål, Skilting av reisemål, Utsikt, Bubil.

I samråd med oppdragsgjevar vil vi drøfte om dette er ei komplett liste over kartleggingstema, og om den føreslegne kartleggingsmetoden vil gje svar som er nyttig for prosjektet. Det primære er at kartlegginga omfattar faktorar som har stor relevans for utviklinga av reiselivet. Det er altså ikkje transportfaglege omsyn ved turisttrafikken som primært er interessant.

Kartleggingsfasen handlar om å innhente basis-informasjon om kva fasilitetar som finst for vegturistane. Samstundes er vi opptatt av at tilstandskartlegginga må vere mest mogleg målretta, og må synleggjere kva som eigentleg er utfordringa for dei utvalte vegstrekningane. Dette er nærare omtalt under neste punkt – utfordringsfasen.

Følgjande punkt handlar om basis-informasjon, som prosjektet innleiingsvis vil bestille frå Statens Vegvesen<sup>2</sup>:

Kartleggings-tema	Kva basis-informasjon skal SVV levere
• Rasteplassar	SVV leverer eit datasett der alle rasteplassar langs utvalte ruter er koordinatfesta. Dei leverer også ei oversikt på gjeldande service-avtalar på desse stadene. Spørsmålet om kva modellar for drift som er aktuelle, vert vurdert i fase 2.
• Toalett:	SVV leverer ei oversikt på alle stader der dei har ansvar for drift av toalett, og kva standard for drift som er på dei ulike stadene.
• Ferjekaiar og ferjer:	SVV har alt gjennomført ei kartlegging av fasilitetar ved ferjer og ferjekaiar, som vil vere utgangspunkt for vidare vurderingar (sjå neste fase).
• Knutepunkt;	Dette gjeld vurderingar av behov, som først blir gjort i fase 2
• Parkering ved sentrale reisemål:	SVV leverer ein oversikt på dagens parkeringsfasilitetar ved enkelte turistmål. Her treng SVV ei liste over konkrete turistmål, som vi utarbeider i samarbeid med oppdragsgiver ved oppstarten av prosjektet. Vurderingar av kapasitetsbehovet – det vert gjort i fase 2. Vi er opptatt av dette punktet ikkje berre handlar om ukritisk å dekke eit parkeringsbehov der det oppstår. Ein viktig del av prosjektet vil handle om kva som er riktig

<sup>2</sup> Ein del basis-informasjon finn SVV i Vegdatabanken, og andre typar informasjon må dei hente frå driftsansvarleg på kvar delstrekning (standardnivå, service-avtalar, m.m.). Asplan Viak kan evt. supplere kartlegginga dersom det er behov for meir nyansert informasjon.

	strategi for parkering, med tanke på optimalisering av moglegheiter for reiselivsbransjen. Det som trengs til denne diskusjonen er grunnlagsdata om parkeringssituasjonen og alternative løysingar, og destinasjonsselskapa vil også ha mykje nyttig informasjon i denne samanheng.
• Skilting av reisemål:	Det vil til ein viss grad vere mogleg å hente ut nyttig informasjon frå Vegdatanken om korleis dei ulike skilttypane er i bruk i Hordaland. (Alle skilt langs riks- og fylkesvegane er i utgangspunktet registrert her) Statens vegvesen kan på denne måten levere ein tilstandsoversikt på dette temaet. Det er tydelege reglar for kva reisemål som kan få løyve til å setje opp skilt langs riks- og fylkesveg. Det enkelte reisemål kan søkje til veghaldar om løyve. Relevant basis-informasjon kan difor også vere skiltnormalen til Staten Vegvesen. Vurdering av behov vil elles skje i fase 2.
• Utsikt:	Målet er å kartleggje tilstanden ved sentrale utsiktsstader i fylket, og det er difor naudsynt å gjere ei avgrensing av kva "sentrale utsiktsstader" betyr. Vi legg opp til at destinasjonsselskapa hjelper til med å gjere denne avgrensinga. Deretter kan SVV bruke sine Vegbilder frå vegdatabanken (evt. Google Street Map, dersom sideterrenget ikkje visest godt nok med bileta frå vegdatabanken). Resultatet frå kartlegginga blir dermed ei fotosamling frå ei rekke sentrale utsiktsstader i Hordaland. Vidare vurdering av tilgroingsproblemet vil vere ein del av fase 2.
• Bubil:	SVV bidrar med oversikt på parkering som er lagt til rette for bubarar i heile fylket. Dersom ikkje SVV kan utføre dette med utgangspunkt i sine datakjelder, vil Asplan Viak gjere denne kartlegginga ved å bruke destinasjonsselskapa som kjelde.

Oppsummert kan ein seie at oppgåva til konsulenten i kartleggingsfasen er å:

- Utforme bestillinga til SVV, og følgje opp leveransen
- Samordne materialet, og supplere ved behov.
- Gjere materialet presentabelt på ein overordna måte for prosjektet.

## 4.2 Utfordringsfase (fase 2)

Tilstandskartlegginga som er gjort i fase 1 synleggjer berre eit statusbilete, utan å vurdere kva behova til reiselivet er. Kartlegginga vil nyttast som eit utgangspunkt for arbeidet i utfordringsfasen, men det vil og vere behov for innspel frå representantar frå lokal reiselivsnæring for å definere utfordringar og behov, og rangere desse. Utfordringar og behov som vil vere utgangspunkt for tiltaksutviklingsfasen må vere forankra i de enkelte reiselivsregionene, og vi vil derfor bruke workshopen også i denne fasen.

I starten av utfordringsfasen vil vi og samle kunnskap om reiselivsnæringa i regionen. Her vil det i hovudsak vere kjent kunnskap om kva som er dei viktige innfallsportane til fylket, transportform og viktige destinasjonar.

Som ein del av førebuinga fram mot workshopen vil vi gjere ei foreløpig vurdering av utfordringar og behov for reiselivsnæringa i fylket. Etter å ha presentert desse for aktørane på samlinga, vil vi ved bruk av ulike metodar legge til rette for å få gode innspel utfordringar og behov i dei ulike reiselivsregionane.

I etterkant av workshopen vil vi analysere og systematisere innspel frå workshopen, resultat frå kartlegginga og anna kunnskap om næringa, basert på tilgjengeleg statistikk og andre utgreiingar og rapportar. Her vil det og vere behov for ein overordna vurdering av kva verkemiddel som kan gi ønska effekt for reiselivsnæringa.

Ein samanstilling av vurderingar som må gjerast for kvart av tema som er kartlagt er gitt i tabellen nedanfor.

Kartleggings-tema	Vurderingar som må gjerast i fase 2
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rasteplassar</li> </ul>	<p>Lokalisering, utforming og standard på rasteplassane er med på å forme heilskapsinntrykket til vegturistane. Nettet av rasteplassar må representere det typiske/karakteristiske langs den aktuelle ruta, og samstundes må rasteplassane vere høveleg plassert i forhold til attraksjonar, tettstader og andre aktuelle stoppestader for ein vegturist. I tillegg må rasteplassane ha ein høveleg innbyrdes avstand.</p> <p>I fase 1 vert det gjort ei kartfesting av alle rasteplassar, og kva fasilitetar som finst dei ulike stadene. I fase 2 må det gjerast ei kvalitativ vurdering av dei, med tanke på opplevingskvalitet og service-nivå.</p> <p>Ei slik kvalitativ vurdering av rasteplassnettverket kan vanskeleg gjerast utan at prosjektet samstundes definerer kva rolle rasteplassane skal ha i høve til stoppestadene elles langs ruta. Dersom service-tilbodet ved rasteplassane vert FOR høgt, så kan totaleffekten for næringslivet bli uheldig, ved at turistane droppar å reise inn til tettstadene.</p> <p>For rasteplass-temaet foreslår vi ein strekningsvis inndeling, sidan problemstillingane og fokus kan variere frå region til region. For eksempel har nasjonal turistveg Hardanger<sup>3</sup> tidlegare utført denne type optimalisering av rasteplass-lokalisering.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toalett</li> </ul>	<p>For dette kartleggingstemaet må destinasjonsselskapa og kommunane kome med innspel på kva som fungerer, vurdere behovet for betre toalettfasilitetar.</p> <p>Destinasjonsselskapa og Nasjonal turistveg vil truleg ha gode forslag til utprøvde modellar for service- og vedlikehald.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferjekaiar og ferjer</li> </ul>	<p>Fase 1 har kartlagt kva som finst av fasilitetar, og i fase 2 vil vi innhente synspunkt frå kommunane og destinasjonsselskapa på kva behovet er for ytterlegare tilrettelegging.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Knutepunkt</li> </ul>	<p>Dette punktet handlar om kva behov turistane har for informasjon ved kollektivknutepunkt. Her vil vi støtte oss til uttale frå Skyss, og frå destinasjonsselskapa.</p> <p>Vurderingane vil elles byggje på prinsipp som er nedfelt i «Felles reiselivsstrategi for Vestlandet», der eit av hovudgrepa er enklare kommunikasjon inn til landsdelen, og meir saumlause reiser internt i fylka og over fylkesgrensene. Kollektivknutepunkta har ei nøkkelrolle i denne samanheng.</p> <p>Informasjonen bør vere mest mogleg heilskapleg utforma i heile fylket. Samstundes er destinasjonsselskapa også opptatt av at lokale tilbod skal bli synleggjort.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkering ved sentrale reisemål</li> </ul>	<p>Å kartlegge parkeringsfasilitetane ved sentrale reisemål er ei omfattande oppgåve. Parkeringsspørsmålet er eit relevant spørsmål for svært mange attraksjonar. Å foreta ei kartlegging av parkeringskapasiteten ved enkelte</p>

<sup>3</sup> Asplan Viak utførte kartlegging av opplevingskvalitetar og plan for lokalisering av rasteplassar, i samband med strekningsanalyse for Turistveg Hardanger, sjå kort-CV for Knut Hellås.



	<p>reisemål er viktig for å skaffe seg oversikt på problemstillingane, men løyser ikkje den grunnleggjande utfordringa for næringa: Kvar bør det vere full dekning av kapasitetsbehovet, og kvar bør ein heller legge til rette for shuttle-bus løysingar. (Ei typisk problemstilling er parkering for Trolltunga-turistar, som gjerne bør kanaliseras til Odda, i staden for å tilby dette innerst i Skjeggedal)</p> <p>Prosjektet blir sannsynlegvis altfor omfattande om ein skal gå inn i detaljerte vurderingar av nye parkeringsløysingar ved mange reisemål, så det er naudsynt å definere ei avgrensing i samråd med prosjektgruppa. Med utgangspunkt i parkeringsplass-oversikten i fase 1 bør det vere mogleg å uttale seg om kva det generelle utfordringsbildet er for parkering ved sentrale reisemål. Dette utfordringsbildet kan ein deretter bruke til å utforme ein parkeringsstrategi for kvar region (dette blir gjort i fase 3).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skilting av reisemål</li> </ul>	<p>Fase 1 synleggjer til ein viss grad korleis dei ulike skilttypene er i bruk i Hordaland. Reiselivsbedriftene opplever nok at behovet for skilting er langt høgare enn det SVV har høve til å innfri, med det regelverket som gjeld.</p> <p>Destinasjonsselskapa og kommunane vil gje innspel om denne type behov under workshopen, eventuelt med direkte kontakt i fase 2.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utsikt</li> </ul>	<p>Basert på fotosamlinga som SVV skaffar i fase 1, supplert med uttale frå lokale kontaktpersonar under workshop og andre møte, vil vi gjere ei vurdering av kvar tilgroingsproblemet er størst.</p> <p>Ein del av utfordringa handlar om utforming av vedlikehaldskontraktar, som vi i denne fasen vil drøfte med driftsansvarlege i SVV.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bubil</li> </ul>	<p>Basert på kartlegginga i fase 1, samt uttale frå destinasjonsselskapa vil vi vurdere bubil-tilbodet som eksisterer i dag. Dette gjeld både lokalisering og standard på plassar som eksisterer i dag.</p>

### 4.3 Tiltaksutviklingsfase (fase 3)

#### 4.3.1 Overordna tilnærming

Når ein jobbar med heile fylket samla, må ein arbeide med tiltaka på eit overordna nivå. Prosjektet bør ende opp med eit forslag til strategi for dei ulike kartleggingstema. Det må og visast på kart og tabellar oversikt og struktur og mengde tiltak for utvalde strekningar. For eksempel peike på knutepunkt som er viktig for plassering av hovudinformatjon, fordeling av toalett, ein viss tettleik på rasteplassar og utsynspunkt osv. Dette vil vera grunnlaget for prising av tiltaka, som bør gjerast på grunnlag av erfaringstal på heile tiltak.

Det er viktig at dette er ein overordna plan og at det er fokus på å forankra strategiane lokalt. Det er naudsynt å få destinasjonsselskapa og kommunane med på lag for å få til ei god satsing. I den relativt korte prosjektperioden blir det utfordrande å gjennomføre ein god forankringsprosess av forslag til strategiske val av strekningar og detaljert plassering av tiltak. Det vil derfor vere viktig å utarbeide eit dokument som tar høgde for at denne prosessen kan skje i etterkant. Utarbeiding av rapporten vil skje i fase 3.

Ein av hovudutfordringane som det er peika på i reiselivsstrategien for Vestlandet, er at det manglar heilskapelege opplevingskonsept. Nasjonale turistveger er opplevingskonsept i seg sjølv, der reisa er målet. Dette kan nok og overførast til lokale fylkesvegstrekingar, men

det vil her vera meir naturleg å tenkje på andre typar opplevingskonsept, som er knytt til lokal kultur og natur. Det kan vera sjøreiser, spesiell lokalhistorie o.l. Det ville vore ein fordel om dei heilskaplege oppleveringskonseptane var utvikla før tiltaka skal på fylkesvegnettet skal definerast og utviklast. Parallell utvikling og samordning ville vore optimalt for reiselivet. Infrastruktur for reiselivet er meir enn infotavler, rasteplassar og toalett. Det viktigaste er opplevingane. Difor må det vera fokus på at mange av elementa som vert tilrettelagt vil måtte oppdaterast for å vera tilpassa nye situasjonar.

#### 4.3.2 Gjennomgang av utvalde strekningar

Det er behov for ein systematisk tilnærming til kva som er bakgrunnen for at nokre strekningar er spesielt utvalde i dette prosjektet. Vi kjenner ikkje grunngevinga for utvalet av delstrekningane som er nemnde i konkurransegrunnlaget, men har erfaring med at vegstrekningar vil på ulike måtar vere viktig for dei reisande:

- Nokre strekningar er viktige som innfallsport til fylket, eller som bindeledd mellom regionar. I slike tilfelle er vegen å rekne som ein transportetappe, på vegen fram til den aktuelle reiselivsregionen. (E16 er eit typisk eksempel)
- Nokre strekningar er viktige reisemål i seg sjølv, ved at det er attraktive opplevingar langs vegen (f.eks. Turistveg Hardanger)
- Nokre strekningar er viktige som forbindelse fram til eit bestemt turistmål (f.eks Fv.48 til Rosendal)

Prosjektet skal fokusere på tiltak langs dei utvalde strekningane, og det er difor avgjerande viktig at det er desse strekningane som har størst potensial for å auka omsetnaden i reiselivsnæringa. (Det overordna målet for prosjektet er å styrkje reiselivsnæringa).

Utvalet av strekningar har dermed samanheng med type turistar som er viktigast for lønsemda i reiselivsnæringa. Er det for eksempel hotellgjestene, hytteturismen eller bobilturismen som skal vere styrande for utval av strekningar? Svaret vil truleg vere samansett, men det er viktig at prosjektet har ei robust grunngeving for utvalet.

I starten av tiltaksutviklingsfasen føreslår vi difor å ha ein fagleg gjennomgang av kva strekningar som skal analyserast meir i detalj. Til grunn for denne drøftinga finst det statistikk på besøkstal, omsetningstal og annan relevant bakgrunnsinformasjon (Statistikknett SSB), som kan brukast til å foreta ei utsjekking om andre strekningar også burde ha vore med i utvalet. Vi presenterer ei fagleg grunngeving for utvalet på workshopen, og får høve til å justere kursen etter innspel som vi får der.

#### 4.3.3 Forslag til konkrete resultat frå tiltaksutviklinga

Kapittel 4.3.1 og 4.3.2 viser at det er ein del overordna vurderingar som bør gjerast parallelt med konkretisering av tiltaka. Prosjektgruppa må ha ei aktiv rolle med omsyn til kor langt konkretiseringa kan gå, men i utgangspunktet ser vi for oss at rapporten endar opp med forslag på desse hovudpunkta:

- Strategiar for kvart kartleggingstema. Slike strategiar vil mellom anna innehalde kriteriar for måten å gjere prioriteringar på, for alle kartleggingstema.
- Forslag til strekningsvis fordeling på kart, for kvart kartleggingstema
- Tabell med forslag til tiltak, inkludert kostnadskalkyle.

## 4.4 Workshop

Vi vil organisere ein workshop (1-dagssamling) som ein sentral del av prosjektarbeidet. Workshopen vil nyttast i arbeidet med både utfordringsfasen og tiltaksutviklingsfasen.

Ei slik samling vil tene fleire føremål:

- Vi kan presentere nokre foreløpige analysar om utval av strekningar, om utfordringar og om moglege tiltak, og prosjektet kan få tilbakemeldingar på dette.
- Prosjektet får samla inn oppdatert kunnskap om utfordringar i den enkelte reiselivsregion
- Prosjektet får samla inn forslag til tiltak
- Bidra til lokal forankring og eigarskap

Det er viktig å treffe riktig tidspunktet for denne samlinga, som vi planlegg å gjennomføre i løpet av 1 dag. Vår plan er å gjere ein del analyse- og kartleggingsarbeid i forkant, for å kunne få konstruktive innspel på dette under workshopen. Vi kan på denne måten oppnå ei forankring av framgangsmåten i store delar av reiselivsnæringa. Etter samlinga vil det også vere rom for konsulenten å følgje opp verdifulle innspel som kjem fram.

Workshop-programmet vert utforma på ein måte som vektlegg dei spørsmåla som er viktigast å få innspel på. Sannsynlegvis er det føremålstenleg å ha ein kombinasjon av fagpresentasjonar og gruppearbeid. Enkelte tema kan det vere føremålstenleg å drøfte på tvers av regionane (for eksempel utval av strekningar i fylket), medan enkelte tema (f.eks. utfordringstemaet) vil vere best å diskutere saman med folk frå sin eigen region. Uansett vil det kunne vere fruktbart å høyre om kva infrastruktur-utfordringar og moglege tiltak som er aktuelle i andre regionar.

Vi har god erfaring ved bruk av ulike metodar for å utfordre deltakarane i grupper, for å få gode diskusjonar som kan bidra til å peike på dei sentrale utfordringane og gode, kreative løysingar. Her vil det vere aktuelt å nytte ulike metodar avhengig av tema som skal diskuterast.

Det vil vere sentralt å bruke tid på å formulere gode spørsmål og utarbeide opplegg for workshopen. Vi har derfor tatt inn ein eigen prosessleiar til planlegging og gjennomføring av workshopen.

Endelig utforming av korleis workshopen vil gjennomførast, vil drøftast med oppdragsgivar. Vi kan sjå for oss ein tredeling av workshopen, der ein først presenterer eit grunnlag basert på funn i kartleggingsfasen. Dette vil gje eit bilde av dagens situasjon og sikre at alle deltakarane er samstemte om status når det gjelde dei ulike tema som kartleggast. Deretter føreslår vi ein del der vi fokuserer på utfordringar, behov og moglege modeller for investering og drift. Denne delen vil då dels vere ein kvalitetssikring av foreløpig vurderingar av behov og utfordringar for reiselivsnæringa, og innspel frå næringslivet om kva dei ser på som behov når det gjelde infrastrukturen i og til fylket. Drøftingar i denne delen av workshopen vil då nyttast vidare i arbeidet med å definere dei viktigaste utfordringane for reiselivsnæringa når det gjeld infrastruktur. I ein siste del av workshopen føreslår vi å fokusere på tiltak som er aktuelle for å møte dei behova som er identifiserte. Her vil vi avgrense diskusjonen til dei utvalde strekningane (sjå kapittel 4.3.2)

Kommunane og destinasjonsselskapa er viktige deltakarar på samlinga, i tillegg til HFK, SVV og Nasjonale turistveggar. Møtestaden kan gjerne vere Bergen, som er «nøytral grunn» i høve til destinasjonsselskapa. Men også Hardanger/Voss kan vere aktuelle samlingsstader.

## **5 ORGANISERING OG FRAMDRIFTSPLAN**

### **5.1 Organisering av arbeidet**

Dei tilbydde personane frå Asplan Viak har alle kontorstad i Bergen, og har tett kontakt i heile prosjektperioden. Vi legg opp til følgjande møtestruktur i oppdraget:

- Arbeidsmøte: Her presenterer konsulent status og drøftar sentrale problemstillingar med prosjektgruppa (ca 1 gang pr måned). Her sit det representantar frå Næringsseksjonen HFK, Samferdselsavdelinga HFK og Statens vegvesen.
- Referansegruppemøte: Konsulent presenterer status for dei to referansegruppene (Fylkesvegrådet og Samhandlingsforum). Det er lagt opp til 1 møte med kvar referansegruppe, om lag midt i prosjektperioden, før fase 2 og 3 blir avslutta.
- Workshop (sjå eige punkt om dette)
- Supplerande møte med aktuelle kommunar/ destinasjonsselskap, for å drøfte detaljar i utfordringsfasen og tiltaksfasen. Vi har i utgangspunktet ikkje lagt opp til slike møter (ut over workshopen), men vil drøfte behovet i samråd med prosjektgruppa.

## 5.2 Framdriftsplan

Forslag til framdriftsplan er basert på oppstart i midten av juni 2017.

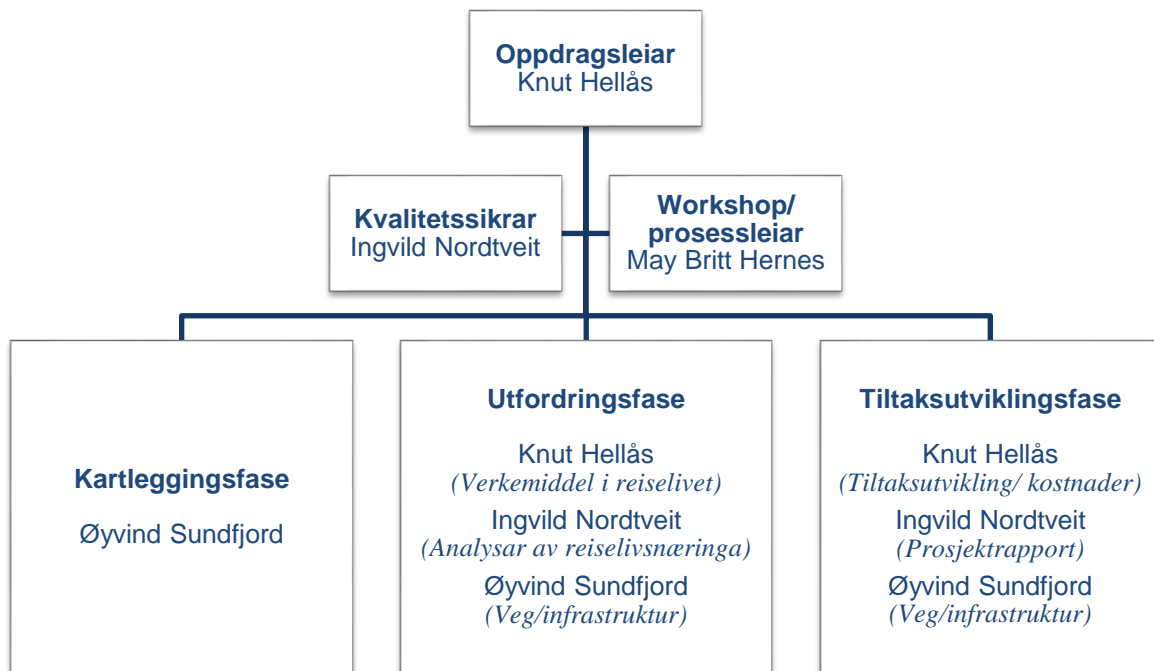
Aktivitet	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.
Fase 0 – Prosjektplanlegging - Oppstart, kontrakt, fastsette arbeidsprogram - Planleggje workshop							
Fase 1 – Kartlegging - Bestilling til Statens vegvesen - Kartlegging av Statens vegv. - Supplering frå dest.selskapa - Strukturering av materialet							
Fase 2 – Utfordringar - Analyse av reiselivsnæringen - Foreløp. vurdering av utfordr - Vurderingar etter workshop							
Fase 3 – Tiltaksutvikling - Gjennomgang utvalde strekn - Foreløp. vurdering av tiltak - Utforming av tiltak - Prioritering av tiltak - Prosjektrapport							
Møter: - Workshop - Prosjektmøte - Ref.gruppe Fylkesvegrådet - Ref.gruppe Samhandl.forum					 		
Leveransar: - Notat, innspel til invest.progr. - Prosjektrapport							

Fase 2 og Fase 3 er delt opp i to bolkar – før og etter workshop. Vi ønsker å utarbeide nokre foreløpige vurderingar av utfordringar og forslag til tiltak, for å presentere på workshop.

Framdriftsplanen er avhengig av at alle aktørar, både i prosjektet og utanfor, utfører sine oppgåver i rett tid. For eksempel er det avgjerande at Statens vegvesen klarer å levere den bestilte kartlegginga. Det er også viktig at destinasjonsselskapa leverer sine innspel tidleg i prosessen, slik at dei blir fanga opp på ein god måte.

## 6 BEMANNING

I figuren nedanfor er vist Asplan Viak sin organisasjonsplan med fagansvarlige for dette oppdraget.



**Knut Hellås** vil vere oppdragsleiar, og styre arbeidsplanlegging og ressursbruk hjå konsulent.

Workshop blir leia av seniorplanleggar **May Britt Hernes**, som har prosess og medverknad som sitt spesialfelt. Ho har erfaring med å leie store, tunge medverknadsmøte.

Sjølve prosjektarbeidet vil bli delt mellom dei tre ressurspersonane som vist i figuren. Dei tre personane har ulik fagleg profil, og vil utfylle kvarandre på ulike felt. Sivilingeniør **Øyvind Sundfjord** vil ha ansvar for kartleggingsfasen og vil vere fagansvarleg for veg/infrastruktur i fase 2 og 3. Landskapsarkitekt **Knut Hellås** vil vere ansvarleg for vurdering av verkemiddel i utfordringsfasen og fysiske tiltak med kostnadsestimat i fase 3. Samfunnsøkonom **Ingvild Nordtveit** vil vere ansvarleg for analyser av reiselivsnæringa i utfordringsfasen og utforming av prosjektrapporten. Ho vil og ha ansvar for å styre kvalitetssikringa i prosjektet med bruk av Asplan Viaks kvalitetsstyring (sjå kapittel 9).

## 7 KOMPETANSE/ ERFARING PÅ TILBODNE RESSURSAR

Kort-CV for nøkkelpersonane, og deira viktigaste prosjektreferansar er vist på dei neste sidene. Fullstendige CVar ligg i vedlegg.

## Knut Hellås – kortfatta CV



### Tiltenkt rolle i prosjektet

Oppdragsleiar

### Hovudkvalifikasjonar

Knut Hellås har med sine 35 års erfaring opparbeida faglig tyngde og kompetanse til å gjennomføre og styre ulike oppdrag. Han har ansvar for prosjektleiing av plan- og utgreiingsoppgåver og prosjekteringsoppdrag, internt i Asplan Viak og som prosjektleder for eksterne prosjekt.

Hovudtyngda av oppdragene er innafor:

- Arealplanlegging, fylkesplaner til reguleringsplaner.
- Byutvikling, gaterom og samferdselsprosjekt knytt til bane-/kollektivtrafikk i by.
- Prosjekt som omhandlar natur- og kulturbasert reiselivsutvikling.
- Utredning/analyser/KU innafor landskap, miljø (natur- og kulturmiljø) og naturressursar.

Han er gruppeleiar for landskapsgruppa i Bergen.

<b>Fødd:</b>	1956
<b>Stilling:</b>	Landskapsarkitekt Gruppeleder, Landskapsgruppen
<b>Kontakt:</b>	<a href="mailto:knut.hellaas@asplanviak.no">knut.hellaas@asplanviak.no</a> / 95070399
<b>Utdanning:</b>	1981: Norges Landbrukshøgskule, Institutt for Landskapsarkitektur
<b>Arbeidserfaring:</b>	2005-dd: Landskapsarkitekt, Asplan Viak AS, Bergen 1991-2005: Landskapsarkitekt, Asplan Viak Bergen AS 1982-1991: Landskapsarkitekt, Aall-Løkeland-Ragde a/a arkitekter, ingeniører, landskaps- og interiørarkitekter 1981-1982: Landskapsarkitekt, Fritidsavdelingen Bergen kommune

### Utvalde referanseprosjekt:

#### Lindås kommune: Den indre farleia, Bergen-Nordhordland

Hellås var prosjektansvarlig hos Asplan Viak for prosjektet Areal og forvaltningsplan for den indre farleia og Lindås sjøsluser.

Prosjektet var eit samarbeidsprosjekt mellom 7 kommunar. Arbeidet bestod i dokumentasjon av kulturminner og forslag til forvaltning av desse.

Restaurering av Lindås sjøsluser var eit sentralt element.

*Tidspunkt for gjennomføring:*

*Rolle i prosjektet: Prosjektansvarleg*

*Kontaktperson: Jostein Vike, Lindås*

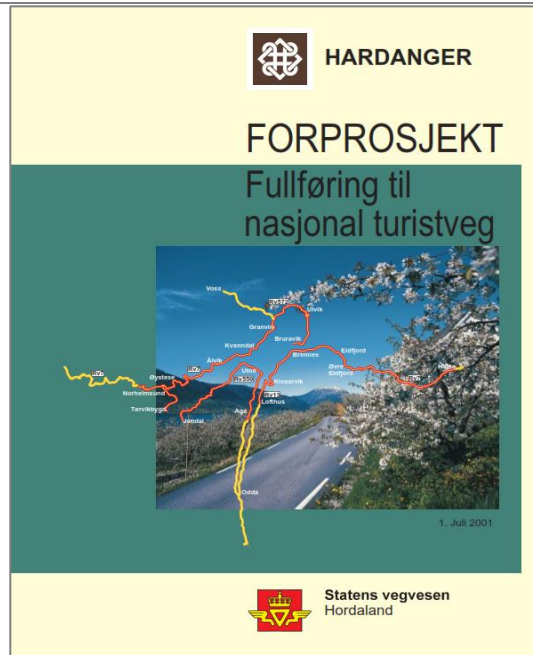


**Statens vegvesen: Turistveg Hardanger**

Hellås har vore fagsekretær for prøveprosjektet Turistveg Hardanger og var gjennom prøveprosjektet med å utvikle korleis nasjonale turistveger skulle utviklast i Statens vegvesen. Rollen som fagsekretær innebar fagleg bistand til prosjektleiar hos Statens vegvesen med tanke på utvikling av prosjektet. Det bestod mellom anna i ein landskapsanalyse for lokalisering av rasteplasser, i samband med strekningsanalyse.

*Rolle i prosjektet: Fagsekretær*

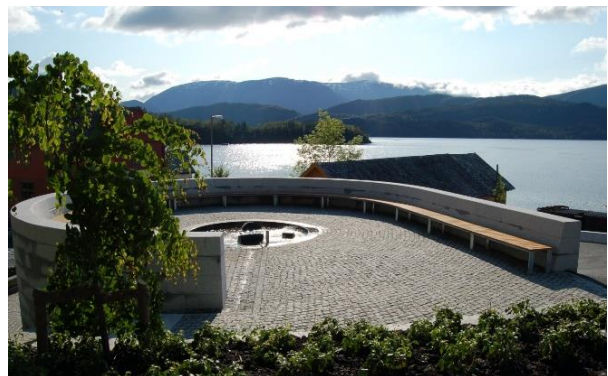
*Kontaktperson: Lars Øyre, Statens vegvesen*

**Samnanger kommune. Miljøgate og tusenårsstad Ytre Tysse, Samnanger**

Miljøgate og tusenårsstad i Ytre Tysse var eit prosjektet som skulle gjera tettstaden meir attraktiv for innbyggjarane og for tilreisande med både bil og båt. Annlegget har to hovudelement: Miljøgata med gjestekai og parken som er tusenårsstaden.

*Rolle i prosjektet: Prosjekteringsleiar og fagansvarleg for landskap*

*Kontaktperson: Hilde-Lill Våge, Samnanger kom.*

**Bybanen i Bergen, strekning Rådalen – Flesland.**

Planarbeidet ble gjennomført i samarbeid med Norconsult AS som var kontraktspart med Bergen kommune. Arbeidet omfattet en bybanestrekning på ca. 7, km og arbeidet hadde to hovedfaser:

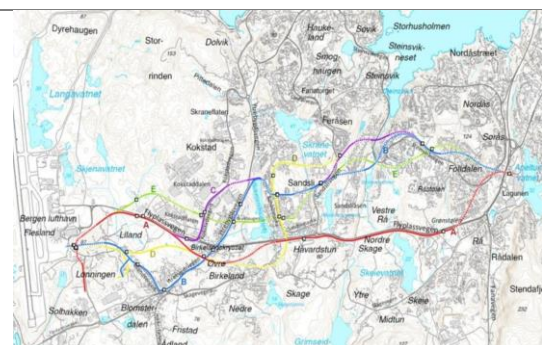
Fase 1. Samlerapport med trasevurdering og valg av trase. Fagutredning for finne den beste traseen for Bybane mellom Rådalen og Flesland.

Fase 2A: Utarbeiding av reguleringsplan og tekniske forprosjekt for valgt trase.

Forprosjektet omfattet spor og vegtegninger, forprosjekt for alle konstruksjoner og for tilhørende fag.

*Rolle i prosjektet: Disiplinleder planfag.*

*Kontaktperson: Finn Mellum, tlf 55375500*





## Øyvind Sundfjord – kortfatta CV



### Tiltenkt rolle i prosjektet

Ansvarleg for fase 1 – kartleggingsfasen, og fagansvarleg for veg/infrastruktur i fase 2 og 3.

### Hovudkvalifikasjonar

Sivilingeniør Øyvind Sundfjord har brei erfaring med samferdselsutgreiingar og geografiske analysar i tidleg fase. I tillegg til sivilingeniørbakgrunnen har han vidareutdanning i samfunnsplanlegging (1 år SAMPLAN). I Asplan Viak har han vore fagansvarleg og oppdragsansvarleg for ei lang rekke prosjekt innan transportutgreiingar og arealplanlegging. Han har lang erfaring i å analysere konsekvensar av samferdselstiltak, og formidling av dette. Plandokumentet Regional transportplan (RTP) kjenner han svært godt, ettersom han var tungt involvert både med RTP 2013-2024 og RTP 2018-2029 (første gang med hovudansvar for plantema veg, og andre gang som oppdragsleiar). I utarbeidinga av desse plandokumenta var kategorisering av fylkesvegnettet ei sentral oppgåve, og han kjenner difor vegnettet og geografien i Hordaland svært godt. Sundfjord har også hatt mange oppdrag for reiselivsbransjen, dette gjeld utarbeiding av kart/turistinformatjon på ulike stader i heile fylket, samt analysar for Nasjonal Turistveg Hardanger og Den indre farleia Bergen-Nordhordland. Det kan også nemnast at Sundfjord er koordinator for forretningsområdet «Geografiske analysar» i Asplan Viak konsernet. I denne samanheng vert han ofte engasjert i ulike former for temakartlegging. Han er god på kartframstilling og har vunne fleire prisar for sine temakart. Forøvrig er han mykje nytta som foredragshaldar innan geografiske analysar og ulike temautgreiingar.

<b>Fødd:</b>	1968
<b>Stilling:</b>	Seniorrådgjevar/ Sivilingeniør Analyse og utredningsgruppa, Bergen
<b>Kontakt:</b>	<a href="mailto:Oyvind.sundfjord@asplanviak.no">Oyvind.sundfjord@asplanviak.no</a> / 48198738

<b>Utdanning:</b>	2005-2006: SAMPLAN – videreutdanning i samfunnsplanlegging (30 studiepoeng)
	1993: NTH, Fakultet for Bygningsingeniørfag

<b>Arbeidserfaring:</b>	2005-dd	Asplan Viak AS, Bergen/ seniorrådgjevar
	1997-2005:	Asplan Viak Bergen AS / GIS-spesialist og rådgjevar i areal- og transportplanlegging
	1994-1997:	Asplan Viak Sør, Arendal/ GIS-spesialist
	1994:	Nansen Senter for Miljø og fjernmåling / Forskar

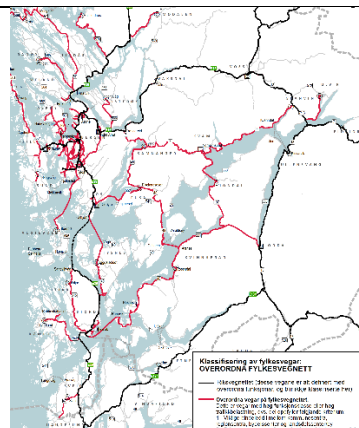
### Utvalde referanseprosjekt:

#### Hordaland Fylkeskommune: Regional Transportplan for Hordaland (2016-2017)

Analysar og utgreiingar av alle transportformer, samt bistand til utarbeiding av planforslag. Dei mest sentrale oppgåvene for konsulent var kategorisering av fylkesvegnettet, analyse av utviklingstrekk/utfordringar i Hordaland, transportsystemet i Bergensregionen, samt analyse av regionsentera si rolle.

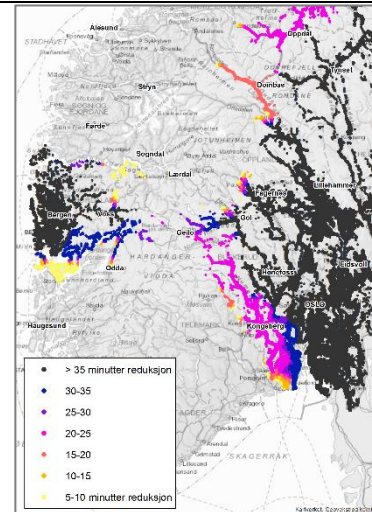
*Rolle i prosjektet: Oppdragsleiar*

*Kontaktperson: Marte Hagen Eriksrud, [marte.eriksrud@hfk.no](mailto:marte.eriksrud@hfk.no)*



### Statens vegvesen Region vest: KVV Voss - Gol, lokale og regionale verknader (2016)

Som ein del av utgreiing av lokale og regionale verknader av ny veg mellom Voss og Gol er verknader for reiselivsnæringa vurdert. Det er særleg vurdert korleis innkorting av reisetid og å flytte trafikk frå dagens vegar over fjellet. Reiselivsnæringa er her avgrensa til overnatting- og serveringsverksemd, persontransport, kultur og opplevingar, og reisebyrå og reisearrangørverksemd. Analysane er ein del av konseptvalutgreiing for Statens vegvesen, der Rv 52 Hemsedal og Rv 7 Hardangervidda var alternative traséar.  
 Rolle i prosjektet: Oppdragsleiar, samt ansvar for utgreiing av trafikale endringar og verknader for eksist. næringsliv  
 Kontaktperson: Morten Ask, [morten.ask@vegvesen.no](mailto:morten.ask@vegvesen.no)



### Reisemål Hardangerfjord: Turistbrosjyre med 46 utvalte turmål i Hardanger (2017)

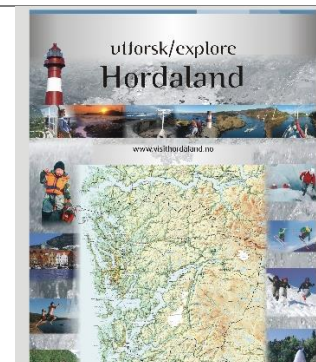
Rolle i prosjektet: Oppdragsleiar  
 Kontaktperson: Hans Jørgen Andersen  
[andersen@hardangerfjord.com](mailto:andersen@hardangerfjord.com)



### Hordaland Reiseliv AS: Informasjonstavler (20 stk) på innfartsårene til Hordaland (2008)

Asplan Viak utvikla eit tavle-konsept i samarbeid med oppdragsgjevar. Idé, tematisk innhald og layout av foto og kart er utarbeida av Asplan Viak. Tavla er 2-3 meter høg, og er montert på 20 ulike stader langs innfarts-årene til Hordaland. Også tavlestativ er teikna og produsert i regi av Asplan Viak.

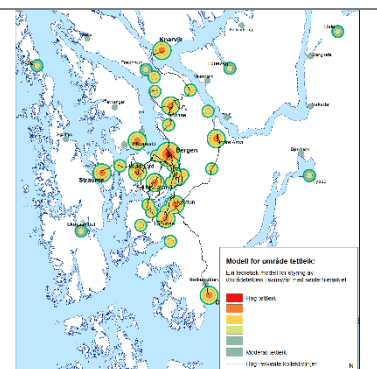
Rolle i prosjektet: Oppdragsleiar  
 Kontaktperson: Anne Grethe Bakke  
 (Hordaland Reiseliv er no lagt ned)



### Hordaland Fylkeskommune: Regional Areal- og Transportplan Bergensregionen (2014-2017)

Utgreiingar av senterstruktur, næringsareal, transport og grøne kvalitetar med tanke på å utvikle eit utbyggingsmønster som legg til rette for vekst i bustad- og næringsareal innanfor berekraftige rammer. Regionale verknader var eit sentralt tema i den tilhøyrande konsekvensutgreiinga, der 3 alternative scenarior for utbyggingsmønster vart analysert.

Rolle i prosjektet: Oppdragsleiar, og fagansvarleg for transport  
 Kontaktperson: Hans-Christian Engum



### Lindås kommune: Den indre farleia, Bergen-Nordhordland

Sundfjord var ansvarleg for GIS-analysar i Areal og forvaltn.plan for den indre farleia (7 kommunar)

## Ingvild Nordtveit – kortfatta CV

### Tiltenkt rolle i prosjektet

Fagansvarleg for analyser av reiselivsnæringa i utfordringsfasen, prosjektrapport og kvalitetsstyring i prosjektet.



### Hovudkvalifikasjonar

Ingvild Nordtveit er utdanna samfunnsøkonom (ph.d.) frå Universitetet i Bergen. Ho har erfaring frå fleire utgreingar om reiselivsnæringa, og særleg verknader av infrastrukturtiltak for mogleg utvikling for næringa. Gjennom arbeidet har ho opparbeid seg kunnskap om utviklingstrekk i reiselivsnæringa, både på regionalt og nasjonalt nivå. Ho har og gjennomført fleire analyser av næringslivsutvikling generelt, både basert på kvantitative og kvalitative metodar. Hausten 2016-våren 2017 har ho gjennomført kurs i prosessleiing i regi av Lent, og er ein del av Asplan Viak si faggruppe i prosessleiing, og har erfaring frå verkstader i ulike prosjekt, mellom anna knytt til samfunnsutvikling for Etne og Odda kommunar, og framtidsscenario for Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Ho er også kvalitetssikringskoordinator for avdelingane Analyse og utredning, Energi og miljø, og Plan og urbanisme.

<b>Fødd:</b>	1985
<b>Stilling:</b>	Rådgjevar, Analyse og utredning
<b>Kontakt:</b>	<a href="mailto:ingvild.nordtveit@asplanviak.no">ingvild.nordtveit@asplanviak.no</a> / 408 88 455
<b>Utdanning:</b>	2009-2014: Ph.d. i samfunnsøkonomi, Universitetet i Bergen 2006-2009: Master i samfunnsøkonomi, Universitetet i Bergen 2004-2006: Økonomi og administrasjon, Høgskolen i Bergen
<b>Arbeidserfaring:</b>	2014-dd: Rådgjevar, Analyse og utredning, Asplan Viak AS 2009-2013: Stipendiat, Institutt for økonomi, Universitetet i Bergen

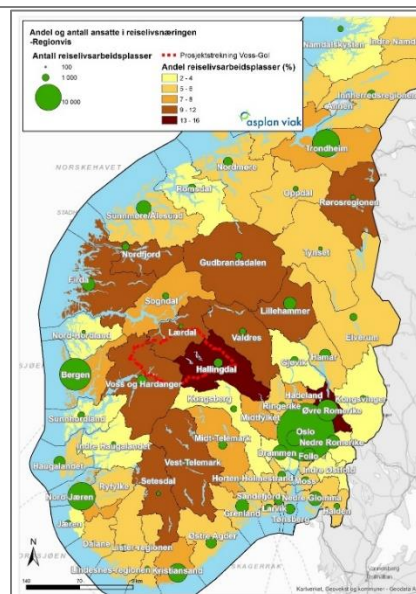
### Utvalde referanseprosjekt:

#### Statens vegvesen Region vest: KVV Voss - Gol, lokale og regionale verknader (2016)

Som ein del av utgreiing av lokale og regionale verknader av ny veg mellom Voss og Gol er verknader for reiselivsnæringa vurdert. Det er særleg vurdert korleis innkorting av reisetid og å flytte trafikk frå dagens veger over fjellet. Reiselivsnæringa er her avgrensa til overnatting- og serveringsverksemd, persontransport, kultur og opplevingar, og reisebyrå og reisearrangørverksemd. Analysane er ein del av konseptvalutgreiing for Statens vegvesen, der Rv 52 Hemsedal og Rv 7 Hardangervidda var alternative traséar.

*Rolle i prosjektet: Fagansvarleg, verknader for reiselivsnæringa*

*Kontaktperson: Morten Ask, [morten.ask@vegvesen.no](mailto:morten.ask@vegvesen.no)*



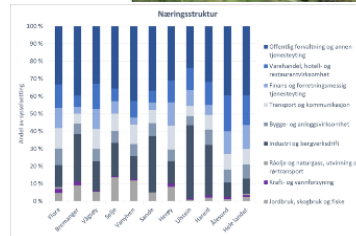
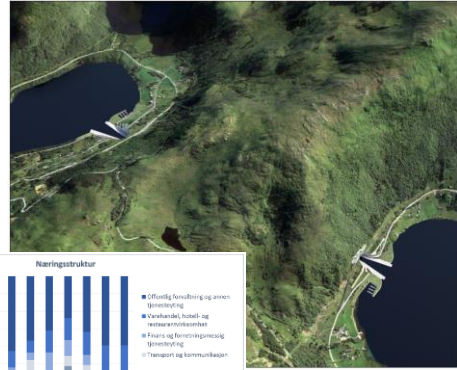
### Kystverket: Stad skipstunnel, lokale og regionale verknader (2015-2016)

Asplan Viak har utarbeidd reguleringsplan og konsekvensutgreiing for Stad skipstunnel. Alternativa som er utgreia er stor tunnel mot nullalternativet (ingen tunnel). Sentralt i vurderingane av lokale og regionale verknader er moglegheiter for reiselivsnæringa i regionen som følgje av tiltaket.

Asplan Viak var underleverandør for Dr. Techn. Olav Olsen på oppdraget.

Rolle i prosjektet: Fagansvarleg, lokale og regionale verknader

Kontaktperson: Øystein Linnestad,  
[oystein.linnestad@kystverket.no](mailto:oystein.linnestad@kystverket.no)



### Fylkesmannen i Telemark: Bruksanalyse, Jomfruland nasjonalpark (2014)

På oppdrag for Fylkesmannen i Telemark har Asplan Viak gjennomført ein bruksanalyse av Jomfruland. Det ble mellom anna gjennomført ein undersøking blant fastbuande, hytteeigarar, gardsbrukarar og besøkande på Jomfruland.

Rolle i prosjektet: Medarbeidar

Kontaktperson: Morten Johannesen,  
[fntemjo@fylkesmannen.no](mailto:fntemjo@fylkesmannen.no)

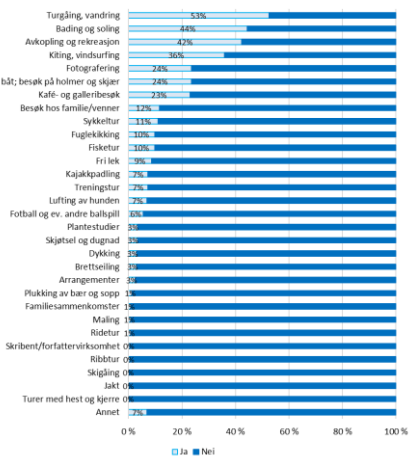


Figur 80 Opplevelsesturisten. Kiter i Kubukta



Figur 81 Sykkelturisten Foto: Anette C. Nilsen

#### Aktiviteter under siste besøk til Jomfruland og Stråholmen med holmer og skjær, besøkende



### Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Bruk av digital plandialog (2016-2017)

Kartlegging av bruk av digital plandialog i dialogen mellom kommune og fylkeskommunar og fylkesmenn. Med utgangspunkt i funna frå kartlegginga gjennomførte Asplan Viak og ein verkstad med fokus på vegen vidare for digital dialog i planprosesser med deltakarar frå KMD, Kartverket, fylkeskommunar, fylkesmenn og kommunar. Føremålet var å gje eit grunnlag for vidare arbeid med å digitalisera planprosessane.

Rolle i prosjektet: Prosessleiar og kartlegging

Kontaktperson: Ivar Tvede,  
[ivar.tvede@kmd.dep.no](mailto:ivar.tvede@kmd.dep.no)



## May Britt Hernes – kortfatta CV



### Tiltenkt rolle i prosjektet

Prosessleiar

### Hovudkvalifikasjonar

May Britt Hernes har brei erfaring frå analyse og overordna planlegging. Ho har ei særleg styrke innanfor kvalitative metodar. Prosess og medverknad er viktige fokusområde og Hernes har leia ulike medverknadsprosjekt knytt opp til næringsliv, barn og unge, minoriteter, folkemøter/verkstader og samordning mellom offentlege etatar og ulike forvaltningsnivå. Mellom anna arbeider ho no med eit prosjekt med medverking på Trosterud og Haugerud for Oslo kommune. Ho har gjennomført kurs i prosessleiing og er sentral i Asplan Viaks satsing på dette feltet. Hernes har tidlegare erfaring som kommunalsjef med ansvar for plan, utvikling og kultur, herunder reiseliv.

---

<b>Fødd:</b>	1974
<b>Stilling:</b>	Seniorplanlegger, Analyse og utredning
<b>Kontakt:</b>	<a href="mailto:maybritt.hernes@asplanviak.no">maybritt.hernes@asplanviak.no</a> / 416 88 169

---

<b>Utdanning:</b>	2010:	Planrett, Universitetet i Bergen
	2003:	Hovudfag kulturvitskap, Universitetet i Bergen Delfag i norsk som andrespråk Mellomfag i kulturvitskap Delfag Geografi Grunnfag Etnologi Grunnfag Tysk

---

<b>Arbeidserfaring:</b>	2014-dd:	Seniorplanlegger, Analyse og utredning, Asplan Viak AS
	2010-2014:	Seksjonsleiar Plan, Osterøy kommune
	2007-2010:	Kommunalsjef for plan, utvikling og kultur, Osterøy kommune
	2007:	Leiar for dokumentcenter, Osterøy kommune
	2006-2007:	Prosjektleiar for elektronisk arkiv, Osterøy kommune
	2004-2006:	Gründer og medeier, Multivit kultur og næring
	2004:	Konservator, Vest-Agder Fylkesmuseum

---

## Utvalde referanseprosjekt:

### Jernbaneverket: Konseptvalgutredning for logistikknutepunkt i Bergensregionen

Dette oppdraget omfattar å utgreie fleire konsept for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Utgreiinga følgjer ein bestemt metodikk, der ein mellom anna arrangerer verkstader med alle interessentar

*Rolle i prosjektet: Prosessleiar*

*Kontaktperson: Hanne Dybwik-Rafto,*

[hanne.dybwik-](mailto:hanne.dybwik-rafto@jernbanedirektoratet.no)

[rafto@jernbanedirektoratet.no](mailto:rafto@jernbanedirektoratet.no)



### Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Bruk av digital plandialog (2016-2017)

Kartlegging av bruk av digital plandialog i dialogen mellom kommune og fylkeskommunar og fylkesmenn. Med utgangspunkt i funna frå kartlegginga gjennomførte Asplan Viak og ein verkstad med fokus på vegen vidare for digital dialog i planprosesser med deltakarar frå KMD, Kartverket, fylkeskommunar, fylkesmenn og kommunar. Føremålet var å gje eit grunnlag for vidare arbeid med å digitalisera planprosessane.

*Rolle i prosjektet: Prosessleiar og*

*kartlegging*

*Kontaktperson: Ivar Tvede,*

[ivar.tvede@kmd.dep.no](mailto:ivar.tvede@kmd.dep.no)



### Oslo kommune: Medvirkning i planarbeid på Haugerud og Trosterud (pågår)

Asplan Viak gjennomfører no medverknadsveker, der vi involverer og mobiliserer innbyggjarane. Det vert oppretta ein base i området kor fagfolk og andre interesserte vil vere tilgjengelege så ofte som mulig i løpet av veka, for å legge til rette for bred medverknad i løpet av perioden for offentlig ettersyn av planprogrammet. Det vil også gjennomførast andre medverknadsprosesser som ein del av prosjektet.

*Rolle i prosjektet: Prosessleiar*



## 8 PRISTILBOD

Vårt pristilbud er basert på konkurransegrunnlaget. Vi legg til grunn følgende stipulerte honorarbudsjetter:

<b>Arbeidsoppgåve</b>	<b>Budsjett</b>
<i>Fase 0, inkl. prosjektleiing:</i>	<i>40.000</i>
<i>Kartlegging:</i>	<i>60.000</i>
<i>Workshop:</i>	<i>30.000</i>
<i>Utfordring:</i>	<i>100.000</i>
<i>Tiltaksutvikling, inkl rapport:</i>	<i>160.000</i>
<b>TILBUDSSUM</b>	<b>390.000</b>

I tillegg til honoraret ser vi for oss at følgende kostnader vert dekket av oppdragsgjevar:

- Eventuelt kopiering og mangfaldiggjering av teikningar, notatar og rapportar
- Reise og opphaldskostnader. Statens regulativ vert nytta

Honorarbudsjetter og eventuelt endringsarbeid er basert på følgende timeprisar ekskl. meirverdiavgift:

(Timeprisane er justert med konsumprisindeksen frå mars 2016 – mars 2017, dvs 2,4%)

<b>Medarbeidar</b>	<b>Timepris</b>	<b>Initial</b>
<i>Knut Hellås</i>	<i>1076</i>	<i>KH</i>
<i>Øyvind Sundfjord</i>	<i>1076</i>	<i>ØS</i>
<i>Ingvild Nordtveit</i>	<i>1076</i>	<i>IN</i>
<i>May Britt Hernes</i>	<i>1076</i>	<i>MBH</i>

## 9 KVALITETSSTYRING

Asplan Viak har et web-basert kvalitets- og miljøstyringssystem betegnet ”**Asplan Viak Styringssystem**” som er basert på ”RIF Styringssystem” utarbeidet av Rådgivende Ingeniørers Forening, med nødvendige tilpasninger til Asplan Viak. Systemet er sertifisert etter ISO 14001 ”Miljøstyringssystemer” og dekker systemkrav i ISO 9001 ”Systemer for kvalitetssikring” samt krav til foretak med ansvarsrett etter Plan- og bygningsloven, Byggesaksforskriften. Vår ”Systembeskrivelse” med utfyllende beskrivelse av systemet, kan framlegges om ønskelig.