



# Utredning om tiltak for bedre og mer langsiktig fagutvikling innen fartøyvernet

---

RAPPORT 2021  
RIKSANTIKVAREN

AGENDA  
KAUPANG

**OPPDRAGSGIVER:** Riksantikvaren

**RAPPORTNUMMER:** R1021652

**RAPPORTENS TITTEL:** Utredning om tiltak for bedre og mer langsiktig fagutvikling innen fartøyvernet

**ANSVARLIG KONSULENT:** Tom E. Markussen

**KVALITETSSIKRET AV:** Gitte Haugnæss

**DATO:** 22.12.2021

# Forord

I 1996 ble det opprettet tre nasjonale fartøyvernssentre: Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund, Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter ved Kristiansand. Sentrene er et viktig virkemiddel i arbeidet med å nå nasjonale mål innenfor fartøyvernfeltet.

Agenda Kaupang har fått i oppdrag av Riksantikvaren å utrede organiseringen av fartøyvernssentrene. Riksantikvaren har også ønsket en vurdering av behovet for endringer i Riksantikvarens rolle og virkemiddelbruk overfor fartøyvernssentrene.

Agenda Kaupang har gjennomført utredningen med utgangspunkt i bestemmelsene utredningsinstruksens punkt 2-1. Datainnsamlingen har bestått av en rekke intervjuer, dokumentgjennomgang og et dialogseminar.

Prosjektet er gjennomført av Gitte Haugnæss, Cecilie Aagestad, Martin Austvoll Nome og Tom E. Markussen i perioden juni til desember 2021.

Agenda Kaupang ønsker å takke informantene som har tatt seg tid til intervjuer. Vi vil også takke Riksantikvaren for et interessant oppdrag og for godt samarbeid.

Oslo, 22. desember 2021

# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 <i>Bakgrunn</i> .....	7
1.2 <i>Oppdragets problemstillinger</i> .....	7
1.3 <i>Metode og datainnsamling</i> .....	8
1.4 <i>Leseveiledning</i> .....	10
<b>2 Fartøyvernet i Norge</b> .....	<b>11</b>
2.1 <i>Det frivillige fartøyvernet</i> .....	11
2.2 <i>De tre nasjonale fartøyvernsentrene</i> .....	11
2.3 <i>Andre verft og båtbyggerier</i> .....	14
2.4 <i>Offentlig forvaltning på området</i> .....	14
2.5 <i>Sentrale offentlige plandokumenter på fartøyvern-området</i> .....	15
2.6 <i>Tilskudd til fartøyvern – post 74</i> .....	16
2.7 <i>Fagutvikling i fartøyvernet – post 75</i> .....	17
<b>3 Bakteppet for utredningen</b> .....	<b>20</b>
3.1 <i>Måloppnåelsen er ikke god nok</i> .....	20
3.2 <i>«Strekk i laget»</i> .....	21
<b>4 Hva er problemene, og hva vil vi oppnå med eventuelle tiltak?</b> .....	<b>22</b>
4.1 <i>Utfordringer knyttet til økonomien ved fartøyvernsentrene og de to tilskuddsordningene</i> .....	22
4.2 <i>For lite systematisk arbeid med fagutvikling ved sentrene</i> .....	25
4.3 <i>Aktørbilde med til dels uklar rolleforståelse</i> .....	25
4.4 <i>Ikke tilstrekkelig samarbeid og utnyttelse av kompetansen innen fartøyvernet</i> .....	27
4.5 <i>Fartøyvernsentrene har ulike forutsetninger for å kunne levere på mål innenfor fellestjenestene</i> .....	28
4.6 <i>Oppsummering av utfordringer og mål for tiltak</i> .....	30
<b>5 Tiltak for bedre og mer langsiktige fagutvikling innen fartøyvernet</b> .....	<b>31</b>
5.1 <i>Innledning og avgrensinger</i> .....	31
5.2 <i>Mulige justeringer i tilskuddsordningene</i> .....	31
5.3 <i>Aktørenes roller og ansvar</i> .....	35
<b>Vedlegg – Intervjuguide</b> .....	<b>40</b>

# Sammendrag

## Innledning

I 1996 ble det opprettet tre nasjonale fartøyvernssentre: Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund, Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter ved Kristiansand. Sentrene er et viktig virkemiddel i arbeidet med å nå nasjonale mål innenfor fartøyvernfeltet. Riksantikvaren fastsetter vilkår for og har den faglige oppfølgingen av tilskudd til fartøyvernssentrene. Riksantikvaren har derfor tett oppfølging, faglige forventninger og krav til leveransene deres. Som en del av oppfølgingen, har Riksantikvaren hatt særlig fokus på rolleforståelse, ansvar, rettigheter og plikter, samt måloppnåelse. I følge med dette har det de siste årene også oppstått diskusjoner knyttet til fartøyvernssentrenes økonomistyring, organisering og prioritering av oppdrag.

I rapportens kapittel 1 ser vi på utredningens problemstillinger og metode. Riksantikvaren har ønsket en utredning om organiseringen og driften av fartøyvernssentrene. Videre har Riksantikvaren ønsket en vurdering av behovet for endringer i Riksantikvarens rolle og virkemiddelbruk overfor fartøyvernssentrene. Med utgangspunkt i utredningens hovedproblemstillinger og bestemmelsene i utredningsinstruksens punkt 2-1, har vi gjennomført en utredning basert på dokumentgjennomgang og en rekke intervjuer. Vi har også gjennomført dialogseminar med et utvalg informanter.

I kapitlet 2 ser vi på sentrale aktører og virkemidler innen fartøyvernet.

I kapitlet 3 ser vi på det som etter vår vurdering er sentrale deler av bakteppet for utredningen. Først går vi kort gjennom funn og vurderinger fra Riksantikvarens evaluering av fartøyvernssentrene fra 2018. Deretter omtaler vi vurderinger som Riksantikvaren har supplert med i løpet av oppdraget.

## Problemanalysen, og mål for eventuelle tiltak

I kapitlet 4 beskriver vi utfordringer knyttet til den offentlige virkemiddelbruken overfor de nasjonale fartøyvernssentrene og organiseringen av sentrene. Hvorvidt organisering og virkemiddelbruk er hensiktsmessig innrettet, vil ha betydning for måloppnåelsen i fartøyvernet og de utfordringene Riksantikvaren har pekt på og som vi omtaler i rapportens kapittel 3.

De tre nasjonale fartøyvernssentrene har ulike forutsetninger for å lykkes, der Hardanger fartøyvernssenters tilknytning til Hardanger og Voss museum særlig kan være en fordel for dette fartøyvernssenteret. Geografisk lokalisering og størrelse på virksomhetene er også forhold som spiller inn når det gjelder å rekruttere og beholde relevant kompetanse. Sentrene kan også ha ulike forutsetninger gjennom styrenes kompetansesammensetning, administrativ ledelse og kompetanse ved sentrene, uten at vi har undersøkt dette nærmere.

Flere informanter vurderer at det er unødvendig detaljstyring av bruken av midlene som gis over tilskuddsordningen *Post 75 Fagutvikling i fartøyvernet*. Vi stiller spørsmål om detaljfokus på aktiviteter og timeforbruk kan gå på bekostning av oppmerksomhet på resultater og måloppnåelse.

Vår oppsummering er at selv om flere informanter i liten grad oppfatter den overordnede organiseringen av fartøyvernet som en stor utfordring, er det likevel indikasjoner på at det er behov for å sikre felles forståelse av roller og ansvar mellom Riksantikvaren, fartøyvernssentrene og regionalforvaltningen for å sikre at best mulig utnyttelse av den samlede kompetansen og ressursene.

Det er også indikasjoner på at det systematiske samarbeidet mellom de nasjonale fartøysentrene og andre kompetansemiljøer bør bli bedre. Den samlede kompetansen på feltet utnyttes trolig ikke godt nok. Dette dreier seg ikke bare om kompetanse innenfor håndverket, men også innenfor forskningen på feltet. Fartøyvernet er som vi har beskrevet en relativ «ny» fagdisiplin, og fagmiljøet er ikke så stort.

Agenda Kaupangs oppsummering er at det kan være behov for å etablere samarbeidsstrukturer i form av eksempelvis faglig fora eller nettverk som kan legge til rette for samarbeid og faglig utvikling på tvers av ulike fagmiljøer i fartøyvernet.

For å legge til rette for bedre måloppnåelse for fagutviklingen i fartøyvernet har vi, basert på problemanalysen, konkludert med at tiltak for fremtidig organisering og virkemiddelbruk bør bidra til:

- ▶ Effektiv forvaltning og bruk av tilskuddsmidlene
- ▶ Felles forståelse av roller og ansvar mellom aktørene
- ▶ Effektiv bruk og videreutvikling av den samlede kompetansen innen fartøyvernet

Nedenfor omtaler vi tiltak som vi mener kan bidra til bedre måloppnåelse.

### **Effektiv forvaltning og bruk av tilskuddsmidlene**

Det er fortsatt kort tid siden overføringen av post 74 *Fartøyvern* til fylkeskommunene. Fylkeskommunene har fortsatt forholdsvis liten erfaring med forvaltningen av ordningen. Vi anbefaler å evaluere tilskuddsordningen i løpet av noen år. En slik evaluering bør se på virkningene av overføringen av ansvaret for tilskuddsposten til fylkeskommunene. Evalueringen bør også se på hvordan postene 74 og 75 virker sammen.

Vi anbefaler at man vurderer om forvaltningen av post 75 kan tas i retning av mindre detaljfokus på aktiviteter og timebudsjett- og bruk, og mer i retning av oppmerksomhet på leveranser og måloppnåelse. Man bør også kommunisere til styrene om hva som vil være konsekvensene dersom det over tid er manglende resultater og måloppnåelse.

### **Felles forståelse av roller og ansvar**

Problemanalysen har vist at det er behov for å tydeliggjøre og få en felles forståelse av roller og ansvar blant aktørene, og etablere bedre samarbeidsstrukturer for å få utnyttet kompetansen og ressurser. Vår anbefaling er at kompetansen og erfaringen som er bygd opp ved de tre nasjonale fartøyvernssentrene må tas vare på og videreutvikles. Dette bør i størst mulig grad skje innenfor rammen av regionreformen når det gjelder roller og ansvar på kulturminnefeltet. Fylkeskommunen og Sametinget har fått et utvidet ansvar på kulturminnefeltet, og Riksantikvarens rolle som fagdirektorat er tydeliggjort. Fartøyvernssentrene er organisert som stiftelser med eget styre som har det samlede ansvaret for sentrenes utvikling og drift, herunder nasjonale oppgaver knyttet til fellestjenester.

Når det gjelder **fartøyvernssentrene** anbefaler vi at styrene ved sentrene bør, som en del av sitt ansvar for sentrenes utvikling og drift, også være tydelige på om og hvordan senteret kan påta seg oppgaver som mottakere av midler over post 75. Som nasjonale fartøyvernssentre bør sentrene ha strategier og planer, som skal støtte opp om fagutviklingen i et langsiktig perspektiv. Etter vår vurdering bør det være dialog mellom Riksantikvaren og styrene om disse overordnede og strategiske spørsmålene.

Når det gjelder **fylkeskommunene og Sametinget** anbefaler vi at de bør ha oppmerksomhet på hvordan de kan bidra til å utvikle fartøyvernet gjennom et regelmessig samarbeid med fartøyvern-sentrene og andre aktører i regionen. Dette vil også bidra til å utvikle fylkeskommunes egen kompetanse på feltet og over tid gjøre den samlede nasjonale kompetansen på fartøyvernet mer robust. I denne sammenheng er bruken av post 74 et viktig virkemiddel.

**Riksantikvaren** bør trolig i større grad ansvarliggjøre styrene ved sentrene mht. søknader om tilskudd, resultater og måloppnåelse. Dette kan for eksempel innebære at styrene må være kjent med at dersom et fartøyvern-senter ikke kan vise til tilstrekkelige resultater og måloppnåelse, vil det ikke være gitt at virksomheten får like mye midler ved neste søknadsrunde.

### **Effektiv bruk og videreutvikling av den samlede kompetansen innen fartøyvernet**

Etter vår vurdering kan det gjøres flere grep for å få til bedre samarbeid og effektiv bruk og videreutvikling av den samlede kompetansen innen fartøyvernet. For eksempel kan post 75 innrettes og forvaltes slik at samarbeidsprosjekter prioriteres. Dette kan både være samarbeidsprosjekter på tvers av de nasjonale fartøyvern-sentrene, og for eksempel prosjekter som i fellesskap gjennomføres av fartøyvern-sentrene og andre aktører.

Når man de siste årene har åpnet for at også andre aktører enn de tre nasjonale fartøyvern-sentrene kan søke om midler fra post 75, legger man etter vår vurdering også opp til mer effektiv bruk og videreutvikling av den samlede kompetansen innen fartøyvernet.

Ovenfor ble det pekt på at fylkeskommunene og Sametinget bør ha oppmerksomhet på hvordan de kan bidra til å utvikle fartøyvernet gjennom et regelmessig samarbeid med fartøyvern-sentrene og andre aktører i regionen. En slik innsats vil også kunne bidra til effektiv bruk og videreutvikling av den samlede kompetansen innen fartøyvernet.

Et annet konkret forslag vi har i rapporten, er **etablering av et nasjonalt fagnettverk**. Dette kan etableres etter inspirasjon fra museumsnettverkene som koordineres og fasiliteres av Riksantikvaren. Deltakere i et slikt faglig nettverk vil være sentrale aktører på fartøyvernfeltet: de nasjonale fartøyvern-sentrene, regionalforvaltningen og andre kompetansemiljøer. Hensikten vil være å styrke den systematiske og langsiktige fagutviklingen og formidlingen på fartøyvernfeltet og samarbeidet mellom sentrale aktører. Det kan eksempelvis legges til rette for systematisk kunnskapsdeling og utvikling mellom aktørene i nettverket, stimulere til samarbeid og utnyttelse av den samlede kompetansen, bidra til erfaringsutveksling, metodeutvikling og videreutvikling av virkemiddelbruk/tilskuddsforvaltning mv.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

I 1996 ble det opprettet tre nasjonale fartøyvernssentre som en del av arbeidet med statsbudsjettet: Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund, Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter ved Kristiansand. Sentrene er et viktig virkemiddel i arbeidet med å nå nasjonale mål innenfor fartøyvernfeltet. Riksantikvaren fastsetter vilkår for og har den faglige oppfølgingen av tilskudd til fartøyvernssentrene. Riksantikvaren har derfor tett oppfølging, faglige forventninger og krav til leveransene deres. Som en del av oppfølgingen, har Riksantikvaren hatt særlig fokus på rolleforståelse, ansvar, rettigheter og plikter, samt måloppnåelse. I følge med dette har det de siste årene også oppstått diskusjoner knyttet til fartøyvernssentrenes økonomistyring, organisering og prioritering av oppdrag.

Riksantikvaren har ønsket en utredning om organiseringen og driften av fartøyvernssentrene. Videre har Riksantikvaren ønsket en vurdering av behovet for endringer i Riksantikvarens rolle og virkemiddelbruk overfor fartøyvernssentrene.

## 1.2 Oppdragets problemstillinger

I oppdragsbeskrivelsen ble det vist til at følgende problemstillinger skulle inngå i utredningen:

1. Hvilke fordeler og ulemper har dagens organisering av de tre fartøyvernssentrene sett opp imot målsetningene i langsiktig plan for fagutvikling i fartøyvernet? Fartøyvernssentrene drift og organisering skal vurderes særskilt.
2. Hvilke alternative organisasjonsmodeller er relevante sett i lys av utfordringene og målsetningene som er beskrevet i evalueringen og langsiktig plan for fagutvikling i fartøyvernet? Hva er de ulike organisasjonsmodellenes fordeler og ulemper? En modell hvor fartøyvernssentrene tilknyttes muséer skal inngå i vurderingen.
3. På bakgrunn av punkt 1 og 2, hva fremstår som hensiktsmessig organisering av fartøyvernssentrene, hvis formålet er å styrke deres rolle som nasjonale kompetansesentrene, kvaliteten på sentrenes faglige leveranser og fremme effektiv ressursbruk? Hvordan kan Riksantikvaren innenfor eksisterende juridiske og økonomiske rammer og politiske føringer tilrettelegge for, og følge opp dette? Forslaget må begrunnes.

Forståelsen av oppdraget har endret seg underveis i gjennomføringen. Det har blitt mindre oppmerksomhet på den interne organiseringen ved de enkelte sentrene enn problemstillingene ovenfor kan indikere, og mer oppmerksomhet på virkemiddelbruken overfor dem. Justeringen kom etter kritikk fra informanter ved Nordnorsk fartøyvernssenter. Det ble vist til at det var prinsipielt uheldig at det skulle gjennomføres en ekstern utredning om den interne drift og organisering ved fartøyvernssentrene, i og med at den interne organiseringen og driften er styrenes ansvar, og Riksantikvaren ikke har myndighet til å vurdere dette. Utredningens fokus er derfor presisert til å gjelde hvordan organiseringen, eller ordningen med tre nasjonale fartøyvernssentrene fungerer og ev. kan forbedres. Dette omfatter også hvordan Riksantikvaren innenfor eksisterende juridiske og økonomiske rammer og politiske føringer skal legge til rette for, og følge opp de nasjonale fartøyvernssentrene og andre sentrale aktører på feltet.



## 1.3 Metode og datainnsamling

I oppdragsbeskrivelsen ble det presisert at utredningen skulle gjennomføres i henhold til bestemmelsene i utredningsinstruksen<sup>1</sup>.

I utredningsinstruksen punkt 2-1 står det at alle utredninger av statlige tiltak skal besvare seks grunnleggende spørsmål. Ved å besvare de seks spørsmålene får man et godt beslutningsgrunnlag. De seks spørsmålene er:

1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
2. Hvilke tiltak er relevante?
3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?
5. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
6. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Med utgangspunkt i utredningens tre hovedproblemstillinger og systematikken i utredningsinstruksens punkt 2-1, har vi gjennomført en utredning basert på følgende datainnsamling:

- ▶ Dokumentgjennomgang
- ▶ Gjennomført dybdeintervjuer (enkeltintervjuer/gruppeintervjuer)
- ▶ Gjennomført dialogseminar med et utvalg informanter

Vi omtaler nærmere innholdet i disse metodene for datainnsamling nedenfor.

### 1.3.1 Dokumentgjennomgang

Vi har fått tilgang til og tilsendt dokumenter fra Riksantikvaren og de tre nasjonale fartøyvern-sentrene. Dette gjelder blant annet søknad om tilskudd, tilskuddsbrev, plandokumenter, juridiske vurderinger, vedtekter, årsrapporter og resultatregnskap. Vi har gått gjennom relevante dokumenter med tanke på å belyse utredningens problemstillinger.

### 1.3.2 Intervjuer

Vi har gjennomført 25 intervjuer med til sammen 32 informanter. Intervjuene har i hovedsak vært gjennomført som enkeltintervjuer, men det har også noen gruppeintervjuer. Utvalget av informanter er gjort i samarbeid med oppdragsgiver og representerer et bredt utvalg fra informanter tilknyttet fartøyvernssentrene, andre verft og båtbyggerier, frivillige organisasjoner, fylkeskommuner og Klima- og miljødepartementet. En oversikt er vist i tabellen nedenfor. Vi har snakket med ansatte ved Hardanger fartøyvernssenter og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter, men vi har ikke snakket med ansatte ved Nordnorsk fartøyvernssenter.

---

<sup>1</sup> Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen). FOR-2016-02-19-184, Finansdepartementet. <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2016-02-19-184>

Aktør	Antall intervjuer	Antall informanter
Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter	3	4
Hardanger fartøyvernssenter/Hardanger og Voss museum	3	6
Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum	2	2
Midtnorsk Trebåtverkstad	1	1
Dåfjorden Slipp AS	1	1
Maritime Center Fredrikstad AS (Isegran)	1	1
Sollerud Båtbyggeri & Slipp AS	1	1
Forbundet KYSTEN	1	1
Norsk Forening for Fartøyvern	1	1
Kystens Arv	1	1
Sør-Troms Museum	1	1
Vest-Agder Museum	1	1
Troms og Finnmark fylkeskommune	1	2
Trøndelag fylkeskommune	1	1
Vestland fylkeskommune	1	2
Agder fylkeskommune	1	2
Viken fylkeskommune	1	2
Klima- og miljødepartementet	1	1
Riksantikvaren	2	1
<b>Totalt</b>	<b>25</b>	<b>32</b>

### 1.3.3 Dialogseminar

5. november 2021 arrangerte vi et digitalt dialogseminar, med hensikt å få innspill til foreløpige funn og vurderinger. Alle vi hadde intervjuet ble invitert til å delta i seminaret. Det ble også gitt muligheter til å komme med skriftlige innspill til foreløpige funn og vurderinger i etterkant av dialogseminaret.

### 1.3.4 Mulig skjevhet i intervjuene

I dialogseminaret 5. november og ut fra det skriftlige innspillet fra Fartøyvernssentrene Fellesråd<sup>2</sup> vi fikk i etterkant av seminaret fikk vi indikasjoner på at det har vært ulike oppfatninger om bakgrunnen for oppdraget.

I innledningen i brevet fra Fartøyvernssentrene Fellesråd står det:

*«Innledningsvis vil vi sitere ordlyden i oppdraget som Riksantikvaren fikk fra Klima- og miljødepartementet i tildelingsbrevet for 2020. Riksantikvaren skal arbeide for å finne bærekraftige løsninger for fartøyvernssentrene innenfor de juridiske og økonomiske rammer som er tilgjengelige. Dette er også rammen for det oppdraget som Agenda Kaupang har fått av Riksantikvaren. I tillegg kom følgende moment i brev til Riksantikvaren 30.3.2020:*

- *Vurdere påvirkningsmulighet for konsolidering, eventuelt annen organisering eller tilknytning, av Bredalsholmen og Nordnorsk fartøyvernssenter med muséer eller andre institusjoner, jf. også anbefaling i evalueringen fra 2018.*
- *Komme med forslag til og vurdere modeller som kan sikre forutsigbarhet for tilskudd til fartøyvernssentrene verftsdel.*
- *Vurdere fartøyvernssentrene behov for ressurser (oppdrag) til verftsdelen, sett opp mot formålet med opprettelsen av sentrene.*

*I lys av disse rammene er det, etter det som er presentert på møtet 5.11.21, fortsatt grunnleggende forståelse for sakskomplekset som må klargjøres.» [Vår understrekning]*

Ut fra svarene vi har fått i enkelte intervjuer og oppmerksomheten til en del av informantene, kan det synes som om at informantene har vurdert at Klima- og miljødepartementets (KLDs) oppdrag om å finne «bærekraftige [økonomiske] løsninger for fartøyvernssentrene» var bakgrunnen for oppdraget fra Riksantikvaren. Informantene kan ha lagt mindre vekt på at det sentrale i oppdragsbeskrivelsen var noe helt annet, det vil si å vurdere organiseringen av de tre nasjonale fartøyvernssentrene opp mot målsetningene i langsiktig plan for fagutvikling i fartøyvernet. Det er det siste som er sentralt i oppdragsbeskrivelsen. Etter vår vurdering kan enkelte av informantenes vektlegging av oppdraget fra KLD ha bidratt til å påvirke innspillene og vurderingene vi har fått i prosjektet. Dette kan for eksempel ha bidratt til at informantene har hatt mer oppmerksomhet på de økonomiske rammebetingelsene for sentrene enn de ellers ville hatt.

## 1.4 Leseveiledning

Kapittel 2 gir oversikt over aktører og virkemiddelbruk innen det norske fartøyvernet. I kapittel 3 omtaler vi sentrale premisser i utredningen: Riksantikvarens evaluering av fartøyvernssentrene fra 2018 og direktoratets vurdering av måloppnåelsen til de tre sentrene. I kapittel 4 presenterte vi så våre funn og vurderinger om utfordringer knyttet til fagutviklingen innen fartøyvernet, og hva som bør være mål for eventuelle tiltak. I kapittel 5 ser vi på relevante tiltak og drøfter negative og positive virkninger av tiltakene. I dette kapitlet gir vi også våre anbefalinger.

*En presisering om begrepsbruk:* I rapporten bruker vi «fartøyvernssentrene» og «de nasjonale fartøyvernssentrene» om hverandre. Når vi skriver kun «fartøyvernssentrene», sikter vi til de nasjonale fartøyvernssentrene.

<sup>2</sup> *Innspill til presentasjonen «Utredning om fartøyvernssentrene – foreløpige funn og vurderinger». Brev fra Fartøyvernssentrene Fellesråd 10. november 2021.*

## 2 Fartøyvernet i Norge

Fartøyvern handler om å ta vare på fartøy og kunnskap knyttet til vedlikehold og istandsetting av disse fartøyene, som en del av vår flytende kulturarv. Det er mer enn to hundre fartøy som har status «vernet» i Norge gjennom frivillige avtaler med Riksantikvaren, mens 14 fartøy er fredet etter Kulturminneloven.

Fartøyvernet er en ung vernedisiplin. Det er bare knappe 40 år siden det ble etablert en statlig bevaringspolitikk for fartøy. I 1983 fikk Miljøverndepartementet egne bevilgninger til fartøy. Myndigheten ble delegert til Riksantikvaren på slutten av 1980-tallet. *Bevaring gjennom bruk* har vært og er det bærende prinsippet i det moderne norske fartøyvernet, i motsetning til å sette båter på land.

I dette kapitlet ser vi på sentrale aktører og virkemidler innen fartøyvernet.

### 2.1 Det frivillige fartøyvernet

Frivilligheten er svært viktig innenfor det norske fartøyvernet. Frivillige restaurerer, vedlikeholder og driver fartøyene i dugnadsfelleskap. Følgende står om det frivillige fartøyvernet i Verneplan for flytende kulturminner 2020–2023 (s. 21).

*«De frivillige er bærebjelken i den norske fartøyvernmodellen og innsatsen fra frivillige lag, organisasjoner, foreninger og enkeltpersoner er av avgjørende betydning for å bevare fartøy over hele landet. Det frivillige fartøyvernet forvalter en omfattende og mangesidig kompetanse og deres bidrag gjennom kunnskap, dugnad og engasjement er regelen og ikke unntaket for at istandsettingsprosjekter blir vellykkede.»*

En del av verneflåten er også i privat eie og bruk, andre er eid av museer og vedlikeholdes av frivillige venneforeninger.

Det er også flere frivillige organisasjoner. En viktig frivillig aktør er Forbundet Kysten. De organiserer kystlag og er den største frivillige organisasjonen innen kulturminnevernet. Norsk Forening for Fartøyvern organiserer flest fredete og verneverdige fartøy.

### 2.2 De tre nasjonale fartøyvernssentrene

I 1996 ble det i statsbudsjettet utpekt tre nasjonale fartøyvernssentre. Fartøyvernssentrene fikk som formål å sikre ivaretagelse og videreføring av håndverk og kunnskap knyttet til istandsetting og vedlikehold av tre- og stålfartøy, i et langsiktig perspektiv, gjennom dokumentasjon. Sentret i Norheimsund skulle ha hovedansvaret for rigging og trebåttradisjonen, det i Gratangen skulle ha fokus på semidiesel, motor og instrumentering, mens Bredalsholmen ved Kristiansand særlig skulle ivareta kompetansen på klinkbygging av stålskip.

Oppgavene som fartøyvernssentrene utfører på vegne av staten kalles **fellestjenester**. Fellestjenester er aktiviteter som skal sikre at håndverket innen vedlikehold og istandsetting av tre- og stålfartøy bevares i et langsiktig perspektiv.

Følgende er nå definert som oppgaver i fellestjenestene:<sup>3</sup>

- ▶ Dokumentasjon: Fartøyvernssentrene skal dokumentere håndverksteknikker, utøvelse av håndverk og fartøy, i ulike stadier av en restaurering/prosess, for å sikre kompetansen og fartøyenes kildeverdi i et langsiktig perspektiv.
- ▶ Nødhavn: Dersom forholdene tillater det skal fartøyvernssentrene, etter nærmere avtale med Riksantikvaren, gi fartøy med status som vernet skip tilgang til nødhavn.
- ▶ Håndverk: Fartøyvernssentrene skal ivareta håndverkskompetanse i et langsiktig perspektiv gjennom gjenvinning av håndverkskunnskap, forskning, anvendelse, opplæring og dokumentasjon.
- ▶ Materialer, verktøy, og utstyr: Fartøyvernssentrene skal etter nærmere definerte behov/planer skaffe til veie og sikre tidsriktige reservedeler, materialer, verktøy og utstyr som er nødvendig for å opprettholde verna og frede fartøys autentisitet.

I avsnittene nedenfor omtaler vi de tre fartøyvernssentrene nærmere.

### 2.2.1 Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum

Nordnorsk Fartøyvernssenter og Båtmuseum (NNFA) ligger i Gratangen. Det er nasjonalt fartøyvernssenter for trefartøyer og har nasjonal fagkompetanse på feltene semidiesel-motorer, skipselektronikk, tekniske installasjoner, i tillegg til nordnorsk og samisk båtbyggertradisjon.

Stiftelsen Nordnorsk Fartøyvern og Båtmuseum er en frittstående stiftelse og er ikke konsolidert med andre museer. Stiftelsen ble etablert i 1996 av de da tre nordnorske fylkene og Gratangen kommune. Styremedlemmene oppnevnes av Gratangen kommune, Finnmark og Troms Fylkeskommune, Nordland Fylkeskommune og stiftelsens ansatte.

I vedtektene for NNFA står det at stiftelsens formål blant annet er å

- ▶ bevare en grunnstamme av fartøyer i Nord-Norge som er representative for landsdelens maritime kulturhistorie enten ved at senteret innlemmer båter og fartøyer i sine samlinger eller ved samarbeid med andre.
- ▶ dokumentere, bevare og vedlikeholde de håndverksmessige tradisjoner knyttet til istandsetting av båter og fartøyer av tre.
- ▶ dokumentere, bevare og vedlikeholde de håndverksmessige tradisjoner knyttet til istandsetting av bygninger og landfaste kulturminner.
- ▶ drive oppdragsbasert antikvarisk istandsetting av bygninger, båter og fartøyer etter Riksantikvarens retningslinjer.

NNFA har er delt opp i avdelinger for administrasjon, båtmuseum, fartøyvern, fellestjenester og bygningsvern. Det er om lag 21 ansatte ved NNFA. Om lag 11 av disse er tilknyttet fartøyvern.

Vi har ikke separate regnskapstall for fartøyverndelen ved NNFA, kun for NNFA samlet. I 2018 og 2019 var driftsresultatet for NNFA vært som følger (tall i tusen kroner):<sup>4</sup>

- ▶ 2019: 117
- ▶ 2018: 920

<sup>3</sup> Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023)

<sup>4</sup> Kilde: Informasjon oversendt fra NNFA. Vi har ikke tilsvarende regnskapstall for 2020.

## 2.2.2 Hardanger fartøyvernssenter

Hardanger Fartøyvernssenter (HFS) ligger i Norheimsund. Det er nasjonalt fartøyvernssenter for trebartøyer og har nasjonal fagkompetanse på feltene reipslaging, rigging og småbåtbygging.

HFS ble i 2006 del av det konsoliderte Hardanger og Voss museum (HVM). Styret for museet velges av et råd som representerer de enkelte museene som utgjør HVM og kommunene der museene er lokalisert.

HFS har to avdelinger, Fartøyvern og Museum. For tiden er det ca. 35 ansatte ved HFS. Av disse er det 24 ansatte på fartøyvernavdelingen. Normalt er 12 av de ansatte i fartøyvernavdelingen håndverkere, men dette varierer noe. Ikke alle har hele stillinger. I tillegg er det lærlinger i trebåtbygger-, smed- og repslagerfaget. Museums-avdelingen omfatter drift av museumsfartøy og er et museum for båt- og fartøykulturen. Det er også et par håndverkere som er ansatt ved museumsavdelingen.

Resultat for fartøyvernavdelingen har de siste tre årene har vært som følger (tall i tusen kroner):<sup>5</sup>

- ▶ 2020: 166
- ▶ 2019: -278
- ▶ 2018: 2 463

## 2.2.3 Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter (BDF) ligger på Bredalsholmen ved Kristiansand. Det er nasjonalt fartøyvernssenter for fartøy bygget i stål og har spesialkompetanse i klinking. Fartøyvernssenteret påtar seg også andre oppdrag, blant annet verkstedarbeid, asbestsanering og maskinarbeid (bensin, diesel og damp).

BDF er en frittstående stiftelse. Stiftelsen ble opprettet av Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune og Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet i 1990. Stiftelsen har en rådsforsamling med medlemmer fra Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune, Fullriggeren Sørlandet, Vest-Agder-museet, Norsk Maritimt museum og ansatte ved BDF. Styret ved stiftelsen velges av rådsforsamlingen og de ansatte. I stiftelsens vedtekter står det følgende om stiftelsens formål:

- ▶ Å bevare tørrdokken med bygninger og tekniske innretninger som et teknisk industrielt kulturminne for ettertiden.
- ▶ Å drive anlegget som et veteranskipsverft som kan benyttes av veteranskip og bevaringsverdige fartøyer.
- ▶ Å være et senter for verfts- og skipsbyggingstradisjoner, gammelt håndverk og gjenstander som kan være av interesse i denne sammenheng.

Vi har ikke separate regnskapstall for fartøyverndelen ved BDF, kun for BDF samlet. De siste tre årene har driftsresultatet for BDF vært som følger (tall i tusen kroner):<sup>6</sup>

- ▶ 2020: -222
- ▶ 2019: 556
- ▶ 2018: 469

<sup>5</sup> Kilde: Informasjon oversendt fra HFS

<sup>6</sup> Kilde: Informasjon oversendt fra BDF

BDF har om lag 30 ansatte. Om lag 18 av disse er ansatt i verftsdelene. BDF har også ansatt en kulturvernleder, to fartøyvernkonsulenter og en som jobber med formidling. Det er også ansatte ved administrasjon og ansatte knyttet til det tekniske og industrielle kulturminnet.

## 2.3 Andre verft og båtbyggerier

Det er også flere ordinære verft og båtbyggerier i Norge som høy kompetanse innen istandsetting og vedlikehold av fartøy etter antikvariske prinsipper. Det er et mål å ivareta kunnskapen og båtbyggertradisjonene de ulike private verftene besitter.

Noen andre verft og båtbyggerier som tar oppdrag på restaurerer verneverdige fartøy er Dåfjorden Slipp AS, Midtnorsk trebåtverksted, Maritime Center Fredrikstad AS (Isegran), Sollerud Båtbyggeri & Slipp AS og Moen Trebåtbyggeri utenfor Risør.

I Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023) er det tatt med flere tiltak knyttet til øvrige verft og båtbyggerier, med hensikt å videreutvikle kompetansen ved disse, for eksempel at øvrige verft og båtbyggerier gis bedre muligheter til å påta seg oppdrag av antikvarisk karakter, og at mal for dokumentasjon, utarbeidet av fartøyvernssentrene, tilgjengeliggjøres slik at de private verftene kan påta seg dokumentasjonsoppgaver. I Meld. St. 16 (2019–2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken* vises det til at de nasjonale fartøyvernssentrene skal fungere som lavterskeltilbud for og håndverkere ved andre verft og båtbyggerier.

## 2.4 Offentlig forvaltning på området

Riksantikvaren har et overordnet ansvar for faglig utvikling i fartøyvernet. Direktoratet har også myndighet til å fatte vedtak om tildeling av status som vernet skip, og til å foreta fredninger av utvalgte fartøy. Det er også Riksantikvaren som fordeler midlene på post 74 mellom fylkeskommunene og Sametinget, på grunnlag av innmeldte behov og prioriteringer. På post 75 fordeler Riksantikvaren tilskudd direkte til fartøyvernssentrene og andre aktører, og følger opp sentrene.

I Riksantikvarens strategi 2021–2025 vises det til at Riksantikvaren som direktorat har flere roller:

- ▶ Fagpolitisk rolle
- ▶ Myndighetsrolle
- ▶ Ekspert- og rådgiverrollen
- ▶ Samfunnsaktørrollen
- ▶ Systemrollen

**Klima og - miljødepartementet** har overordnet ansvar for hele kulturmiljøfeltet og utformer politikken på området. Departementet er også klageorgan for vedtak på post 75.

Fra 1. januar 2020 ble en rekke oppgaver overført fra Riksantikvaren til den regionale kulturmiljøforvaltningen hos **fylkeskommunene og Sametinget**, i tråd med mål og prinsipper for regionreformen. Som følge av dette, har fylkeskommunene og Sametinget overtatt forvaltningsansvaret for fredede og vernede fartøy. De skal også utarbeide nye fredningsforslag og gi generell veiledning i enkeltsaker og restaureringstiltak. Videre skal de blant annet behandle søknader om tilskudd på post 74 (se også nedenfor under omtalen av post 74) og søknad om status som verna skip og dispensasjon fra fredningsvedtak.

## 2.5 Sentrale offentlige plandokumenter på fartøyvern-området

**Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017** hadde som mål «å finne gode og langsiktige løsninger som gjør det mulig å bevare og sikre et representativt utvalg bevaringsverdige fartøy for fremtiden.» Med dette målet hadde planen en handlingsplan med konkrete anbefalte vernetiltak. Verneplanen ga også oversikt over bakgrunn og status på fartøyvernfeltet.

**Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023)** er en revisjon av Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017. Formålet med revisjonen var å trekke opp linjer for sentral og regional kulturminneforvaltning, fartøyvernsentrene og de frivilliges arbeid i perioden frem til 2024. Målet er verneplanen skal være et sentralt dokument for forvaltningens arbeid med og politikernes fokus på fartøyvern frem mot 2024. Den skal være et grunnlagsdokument og et viktig premiss for fremtidige bevilgninger og prioriteringer fra politikerne, miljøforvaltningen og kulturminneforvaltningen.

Fartøyvernsentrene skal ifølge planen utgjøre sentrale kunnskapsinstitusjoner, både teoretisk og praktisk. De er viktige samarbeidspartnere for forvaltningen og de frivillige, og sentrale kunnskapsformidlere for andre verft og båtbyggerier.

I **Plan for fagutvikling 2020–2023** har Riksantikvaren og fartøyvernsentrene i felleskap utarbeidet fem overordnede mål for arbeidet med fagutvikling i fartøyvernet:

- ▶ **Mål 1: Fagfeltet fartøyvern.**  
Kunnskapsbasert forvaltning og vern: Underlegge fartøyvern de samme overordnede målsettinger som det øvrige kulturminnevernet. Fartøyvernet som fagfelt er løftet slik at akademiske instanser, offentlige sektorer og andre fagmiljø i størst mulig grad er tatt høyde for og er faglige bidragsyttere. På denne måten kan vi ta best mulig vare på de materielle delene av fartøyene for ettertiden, samt framskaffe kunnskap om selve kulturminnet og de sammenhenger det står, og formidle disse kunnskapene videre.
- ▶ **Mål 2: Formidling**  
Fartøyvernsentrene driver målrettet formidling av fagkunnskap og veiledning innen fartøyvern. Gjennom formidling sprer fartøyvernsentrene kunnskap om og forskningen innen fartøyvern, antikvarisk restaurering/vedlikehold, håndverk og dokumentasjon til andre verft og båtbyggerier, frivillige, eiere av fartøy og forvaltningen.
- ▶ **Mål 3: Kunnskap og forskning**  
Fartøyvernsentrene driver aktiv og systematisk kunnskapsinnsamling, utvikler kompetanse, og initierer forskningsprosjekter. De arbeider systematisk for å gjenvinne kunnskap om, sikre og ivareta, samt forske på håndverk. Arbeidet med dokumentasjon er premissgivende for fartøyvernet, og tydelig formulert, både med tanke på kvalitet, innhold, formål og prosess.
- ▶ **Mål 4: Fellestjenestene**  
Fartøyvernsentrene leverer høy kvalitet på fellestjenestene. Samarbeidet mellom sentrene er godt koordinert og bidrar til å løfte kvaliteten på leveransene. Fartøyvernsentrenes leveranser innen fellestjenestene bidrar til å dekke fartøyvernets behov, og effektiv gjennomføring av prosjektene, både økonomisk og tidsmessig.
- ▶ **Mål 5: Fartøyvernsentrene – økonomi og organisasjon**  
Fartøyvernsentrene skal være organisert og driftet på mest hensiktsmessige måte for å kunne dekke fartøyvernets behov, innen de økonomiske rammene som er tilgjengelig. Det foreligger en kartlegging av fartøyvernsentrenes oppdrags- og ressursbehov, samt en utredning for å finne mest hensiktsmessige finansieringsmodell.



**I Meld. St. 16 (2019–2020)** slås det fast at fartøyvernssentrene har stor betydning for det praktiske fartøyvernet og kvaliteten på restaureringer og istandsettinger. I meldingen sies det videre at det er et mål at fartøyvernssentrene skal fungere som lavterskeltilbud for både eiere og håndverkere ved andre verft og båtbyggerier, og fortsatt spille en viktig rolle som nav for å sikre tilgang til og spre kompetanse innen tradisjonshåndverk.

I tillegg vises det til at håndverket skal kunne bevares uavhengig av økonomiske konjunkturer i samfunnet. Det påpekes at tilskuddet som fartøyvernssentrene mottar til fellestjenestene ikke driftsstøtte, men kjøp av tjenester innen dokumentasjon, kompetansebygging og andre tjenester som ikke forventes at ordinære verft utøver.

Videre pekes det på at samarbeid og kunnskapsutveksling mellom lokale håndverksmiljø og de tre nasjonale fartøyvernssentrene er viktig for å lykkes. Fylkeskommunene, Sametinget og kommunene spiller en sentral rolle for å tilrettelegge for slikt samarbeid.

## 2.6 Tilskudd til fartøyvern – post 74

Formålet med ordningen *Tilskudd til fartøyvern* er å medvirke til at vernede og fredede fartøy kan bli vedlikeholdt og satt i stand etter antikvariske retningslinjer og bli benyttet som ressurser i en bærekraftig samfunnsutvikling. Videre skal tilskuddsordningen bidra til å stimulere frivilliges kompetanse og innsats i verdiskaping lokalt og regionalt, og til å opprettholde kunnskapen om eldre håndverk og teknikker knyttet til tre- og stålfartøy og fagmiljøer med slik kunnskap. Tilskuddsordningen er det viktigste økonomiske virkemiddelet for å få til bevaring av et representativt utvalg fartøy.

Før regionreformen var det RA som forvaltet post 74, men etter oppgaveoverføringen, og fra 1.1.21, har fylkeskommunene og Sametinget overtatt ansvaret for søknadsbehandling og tildelinger. Overordnet fungerer ordningen slik at fylkeskommunene og Sametinget gir tilskudd til eiere av fartøy etter søknad, mens eierne så bruker midlene til vedlikehold og istandsetting av fartøyene ved fartøyvernssenter, verft og båtbyggerier.

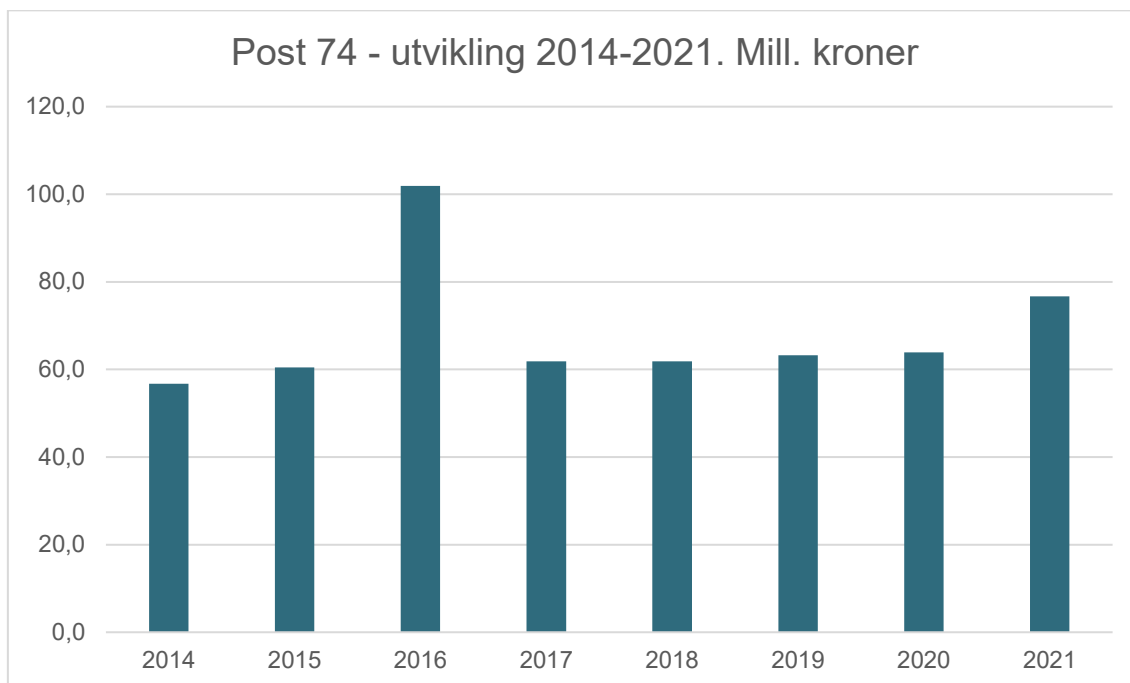
I forskriften stilles det krav til kompetanse hos prosjekterende og utførende foretak. Generelt skal det stilles krav til at håndverkerne har deltatt i minst to prosjekter tidligere med tilsvarende arbeidsoppgaver.

Fylkeskommunen avgjør om det skal gis tilskudd og fastsetter tilskuddsbeløpets størrelse, etter en skjønnsmessig vurdering av fartøyets kulturminneverdi og tiltakets virkning på dette. Ifølge forskriften skal tilskudd skal fordeles etter følgende prioritering:

1. Prosjekter som er igangsatt, og fartøy som opptar slipp eller dokk
2. Fartøy som har pålegg som må gjennomføres for å beholde sertifikater
3. Fartøy som er freda
4. Fartøy og prosjekter med stor frivillig innsats

I 2020 kom det søknader fra 127 fartøy, sju SAVOS-fylker, tre SAVOS<sup>7</sup>-kommuner og Norsk Forening for Fartøyvern på nærmere 273 mill. kroner. Riksantikvaren hadde rundt 63 mill. kroner til fordeling, noe som dekker omtrent 23 prosent av den samlede søknadssummen.<sup>8</sup> Det er altså et betydelig gap mellom midlene det søkes om, og tilgjengelige midler.

Figuren nedenfor viser Utviklingen i post 74 i perioden 2014–2021.



Figur 1: Utviklingen i post 74 i perioden 2014–2021. Tallene er i millioner kroner

## 2.7 Fagutvikling i fartøyvernet – post 75

Formålet med tilskuddsordningen *Fagutvikling i fartøyvernet* er å ivareta og videreføre kunnskap om håndverk knyttet til antikvarisk istandsetting og vedlikehold av vernete og fredete fartøy. Videre er det et formål er videre å medvirke til å skape solide fagmiljøer gjennom å stimulere til samarbeid mellom de nasjonale fartøyvernsentrene og andre aktører. Tilskuddsordningen er regulert i [forskrift om tilskudd til fagutvikling i fartøyvernet](#).

På Riksantikvarens informasjonsside om tilskuddsordningen står det også følgende om ordningen:

*«De nasjonale fartøyvernsentrene er navet i fagutvikling i fartøyvernet, men også andre aktører har kompetanse innen og interesse for området. Gjennom tilskudd fra posten er det en målsetting å stimulere til samarbeid mellom fartøyvernsentrene og andre aktører som et virkemiddel for å skape robuste fagmiljøer i fartøyvernet.»*

<sup>7</sup> «SAVOS» startet som et samarbeidsorgan for fylkeskommunene på Sør- og Vestlandet. Samarbeidsorganet for fylkeskommunene på Sør- og Vestlandet etablerte en ordning der fylkenes egne bevilgninger til fartøyvern ble belønnet med at Riksantikvaren bevilget samme sum til fylkene for lokal fordeling. SAVOS-ordningen er i dag åpen for samtlige fylkeskommuner, Sametinget og kommuner som selv bevilger tilskudd til fartøy som er fredet eller vernet, og disse kan dermed søke Riksantikvaren om et tilsvarende beløp fra statsbudsjettets kapittel 1429 post 74 fartøyvern. Slik ordningen har vært forvaltet har Riksantikvaren doblet den delen av tilskuddet som møter kravene i post 74, så de som deltar i ordningen kan fordele det dobbelte av det de selv bidrar med.

<sup>8</sup> Kilde: Prop. 1 S (2021–2022)

Gjennom ordningen kan nasjonale fartøyvernssentre og andre aktører som har relevant kompetanse få tilskudd til:

- ▶ innsamling av kunnskap, forskning og dokumentasjon
- ▶ rådgivning og målrettet kunnskapsdeling
- ▶ nødhavn, midlertidig sikring for fartøy i verneflåten
- ▶ formidling av materialer og deler til antikvarisk istandsettingsarbeid

Aktivitetene skal være egnet til å fremme tilskuddsordningens formål og skal være i tråd med nasjonal verneplan for fartøy eller tilsvarende plandokumenter.

Riksantikvaren fastsetter tilskudd for ett år av gangen etter en skjønnsmessig vurdering av i hvilken grad tiltaket det søkes om midler til er egnet til å oppnå formålet med ordningen. Ifølge forskriften skal følgende aktiviteter prioriteres ved tildeling:

- ▶ aktiviteter som har som mål å samle inn, sikre og øke kunnskap om eldre håndverk og teknikker
- ▶ aktiviteter som har som mål å sikre og heve den antikvariske kvaliteten på utbedringsarbeid på fartøy i verneflåten
- ▶ aktiviteter som har som mål å gjøre viktig fagkunnskap tilgjengelig for aktører innen fartøyvernet
- ▶ andre aktiviteter som har som mål å sikre at fartøy som kulturminner blir ivaretatt.

Som nevnt i avsnitt 2.5, slås det i Meld. St. 16 (2019–2020) fast at tilskuddet som fartøyvernssentrene mottar til fellestjenestene ikke er driftsstøtte, men kjøp av tjenester.

Når det gjelder oppfølging og kontroll, blir detaljert informasjon om rapporteringskravene gitt i de enkelte tilskuddsbrevene. Kontrollen av tilskuddsbruken skjer i samsvar med økonomireglementet, gjennom møter, generell formalia- og sannsyns kontroll av revidert årsregnskap og årsmeldinger fra fartøyvernssentrene.

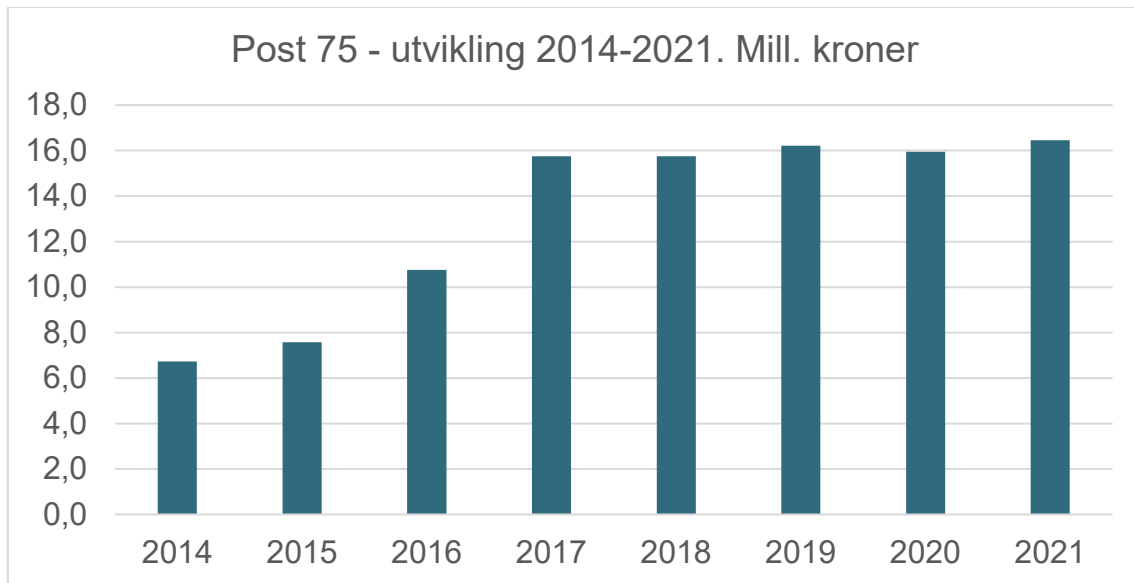
I 2020 ble 15,9 mill. kroner fordelt til de tre fartøyvernssentrene.<sup>9</sup> Tilskuddet finansierer arbeidstimer knyttet til løsning av oppgaver under fellestjenestene, under dette dokumentasjonsarbeid i forbindelse med istandsetting av fartøy som Riksantikvaren har gitt tilskudd til. Tilskudd har også blitt brukt til generell rådgivning, opplæring og kompetansebygging ved sentrene og overfor fartøyeierne. Sentrene har i tillegg mottatt og utført oppdrag som til for eksempel produksjon og publisering av faktaark, befaringer, og teknisk-historisk dokumentasjon av fartøy på vegne av Riksantikvaren. I etterkant av evalueringa i 2017–2018 har deler av forvaltningsarbeidet vært rettet mot å sikre god og målrettet bruk av tilskudd fra post 75.<sup>10</sup>

Figuren nedenfor viser utviklingen i post 75 i perioden 2014–2021.

---

<sup>9</sup> Kilde: Prop. 1 S (2021–2022)

<sup>10</sup> Kilde: Prop. 1 S (2021–2022)



Figur 2: Utviklingen i post 75 i perioden 2014–2021. Tallene er i millioner kroner.

# 3 Bakteppet for utredningen

Som vi også var inne på i kapittel 2, var bakgrunnen for opprettelsen av de nasjonale fartøyvern-sentrene at de skulle være et virkemiddel for å underbygge og stimulere til videre engasjement hos de frivillige, og å høyne den antikvariske og håndverksmessige kvaliteten i fartøyvernet.

Fartøyvernssentrene fikk som formål å sikre ivaretagelse og videreføring av håndverk og kunnskap knyttet til istandsetting og vedlikehold av tre- og stålfartøy, i et langsiktig perspektiv, gjennom dokumentasjon.

I dette kapitlet ser vi på det som etter vår vurdering er sentrale deler av bakteppet for utredningen: Først går vi kort gjennom funn og vurderinger fra Riksantikvarens evaluering av fartøyvernssentrene fra 2018. Deretter omtaler vi vurderinger som Riksantikvaren har supplert med i løpet av oppdraget. Etter vår oppfatning er dette viktige premisser for oppdraget.

## 3.1 Måloppnåelsen er ikke god nok

Riksantikvarens evaluering av fartøyvernssentrene fra 2018<sup>11</sup> viser til en rekke forhold av betydning for vår problemanalyse. Evalueringen peker blant annet på at en hovedutfordring er at de nasjonale fartøyvernssentrene ble opprettet uten en enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling etter det helhetlige fartøyvernets behov. Den fremhever også at frem til 2015 hadde Riksantikvaren ikke god nok oppfølging av fartøyvernssentrene. Dette gjaldt både den faglige oppfølgingen innenfor fellestjenestene og av tilskuddsmidlene (post 74 og post 75).

Et resultat av manglende oppfølging fra Riksantikvaren er ifølge evalueringen at fartøyvernssentrene har foretatt egne prioriteringer som ikke har tatt hensyn til fartøyvernets helhetlige behov. I evalueringen understrekes det at fartøyvernssentrenes egne prioriteringer i for liten grad har vært basert på faglige strategier, men heller kortsiktige utfordringer og behov. Dette har medført at fartøyvernssentrenes innsats har vært lite koordinert, at samarbeidet mellom fartøyvernssentrene i mindre grad har vært prioritert, og at sentrene i liten grad har arbeidet med utgangspunkt i langsiktige målsettinger for fartøyvernet.

Evalueringen peker videre på at det ikke har vært tilstrekkelig faglig samarbeid mellom Riksantikvaren, fartøyvernssentrene og relevante faginstitusjoner. Det pekes også på at fellestjenestene har vært for vagt formulert i fartøyvernplanene og i tilskuddsbrevene fra Riksantikvaren. Dette har ført til at:

- ▶ Dokumentasjonsarbeidet har lidd under mangel på overordnet systematisk og akademisk tilnærming.
- ▶ Fartøyvernssentrenes videreføring av kompetanse er i for stor grad basert på kunnskaps-overføring fra person til person, og uten et fokus på arbeide med å sikre og gjenvinne kompetanse.
- ▶ Fartøyvernssentrene har i for liten grad vektlagt dokumentasjon i arbeidet med sikring av håndverk.
- ▶ Dokumentasjon er for lite innarbeidet i opplæringen av håndverkere.
- ▶ Det har aldri vært utarbeidet en oversikt over deler, materialer og verktøy som skal prioriteres ved innsamling til fartøyvernssentrene.

<sup>11</sup> <https://evalueringssportalen.no/evaluering/riksantikvarens-evaluering-av-fartoyvernssentrene/Riksantikvarens%20evaluering%20av%20fart%C3%B8yvernssentrene.pdf/@@inline>

Årsaken til utfordringene tilskrives økonomiske forutsetninger innenfor fartøyvernet, fagfeltets størrelse og manglende tilgang på akademisk støtte fra kompetente fagmiljøer utenfor Riksantikvaren og fartøyvernsentrene.

Riksantikvaren vurderer i evalueringen at måloppnåelsen for fartøyvernsentrene ikke har vært tilstrekkelig:

*«Evalueringen viser et klart forbedringspotensial for alle de involverte partene. Dette gjelder både fartøyvernsentrenes måloppnåelse i henhold til formålet med etableringen, og bruken av tilskuddene som virkemiddel for måloppnåelse.»<sup>12</sup>*

### 3.2 «Strekk i laget»

I intervjuer og møter vi har hatt som del av utredningen fastholder Riksantikvaren sine vurderinger fra evalueringen fra 2018. I intervjuene og møtene kommer det imidlertid tydeligere frem at det etter Riksantikvarens vurderinger er «strekk i laget». Det er Riksantikvarens oppfatning at de tre fartøyvernene leverer svært ulikt. Vi har derfor bedt Riksantikvaren om å utdype dette og har fått ytterligere skriftlige vurderinger fra Riksantikvaren omkring sentrenes måloppnåelse<sup>13</sup>. Vi gjengir her de viktigste:

- ▶ **Sentrene har ulike forutsetninger.** Riksantikvaren peker på at de tre sentrene har ulike forutsetninger for å levere på fartøyvernets behov. Etter Riksantikvarens vurdering er det viktigste i denne sammenheng tilgjengelig kompetanse og kapasitet innen organisering, strategisk planlegging og administrasjon. Riksantikvaren ser dette gjennom den dialogen de har med sentrene, sentrenes behov for omdisponeringer og hvorvidt de omsøkte tiltak lar seg gjennomføre innenfor de rammene sentrene har, uavhengig av tilskudd. Særlig handler det om hvordan senteret er organisert, kompetansen internt utnyttet og oppgaver og ansvar fordelt på håndverkere og fartøyvernkonsulenter. Riksantikvaren utdyper også dette ytterligere i sitt svar til oss.
- ▶ **Kvaliteten på søknadene er høyere, og aktivitetene fremstår mer gjennomarbeidet, realistiske og i tråd med planverk.** Riksantikvaren peker på at kvaliteten på søknadene fra HFS er jevnt over bedre og fremstår å ha en annen forankring blant de ansatte og ledelsen ved senteret, enn for de øvrige sentrene. Aktivitetene de søker om tilskudd til fremstår som gjennomarbeidet, realistiske og i tråd med planverk og fartøyvernets behov. I søknadene fra BDF og NNFA fremstår en del av de omsøkte aktivitetene som mer tilfeldige, dårligere planlagt, uten spesifikke prosjektbeskrivelser og i langt større grad basert på de ansattes ønsker, fremfor fartøyvernets behov.

<sup>12</sup> Riksantikvarens evaluering av fartøyvernsentrene, s. 5.

<sup>13</sup> «Tilbakemelding til Agenda Kaupang på spørsmål om fartøyvernsentrene». Notat fra Riksantikvaren til Agenda Kaupang 8.12.2021

# 4 Hva er problemene, og hva vil vi oppnå med eventuelle tiltak?

I forrige kapittel så vi på bakteppet for utredningen. Riksantikvarens evaluering av fartøyvern-sentrene fra 2018 og de supplerende vurderingene fra Riksantikvaren kan sies å være premisset for utredningen. I dette kapitlet beskriver vi utfordringer knyttet til den offentlige virkemiddelbruken overfor de nasjonale fartøyvernssentrene og organiseringen av sentrene. Hvorvidt organisering og virkemiddelbruk er hensiktsmessig innrettet, vil ha betydning for måloppnåelsen i fartøyvernet og de utfordringene Riksantikvaren har pekt på og som vi omtalte i kapittel 3.

Nedenfor ser vi på funn og vurderinger fra vår datainnsamling. Spørsmålet er her om dagens virkemiddelbruk på området og organiseringen av fartøyvernet legger til rette for god måloppnåelse på fellestjeneste-området. Til sist i kapitlet oppsummerer vi de viktigste utfordringene, før vi konkluderer med hva som bør være målene med eventuelle endringer i statlig virkemiddelbruk på området.

## 4.1 Utfordringer knyttet til økonomien ved fartøyvernssentrene og de to tilskuddsordningene

Våre informanter har vist til flere utfordringer når det gjelder økonomiske forhold ved fartøyvernet, blant annet knyttet til de to tilskuddsordningene, post 74 og post 75. I tillegg til informantenes innspill, tar vi nedenfor med egne vurderinger omkring de økonomiske forholdene.

Innledningsvis vil vi vise til at de fleste informantene vi har snakket med har vist til at det er et vesentlig gap mellom ressursbehovene innenfor fartøyvernet og de ressursene som er tilgjengelige. Det er et stort behov for midler til istandsetting, vedlikehold og drift av vernede og fredede fartøy. Ressursbehovene vil kunne komme til å øke de kommende tiårene, etter hvert som det legges flere fartøy til listen over vernede og fredede fartøy. Etter vår vurdering gjør dette at det blir enda viktigere å bruke de knappe ressursene innenfor fartøyvernet på en effektiv måte, slik at man får best mulig fartøyvern gitt de økonomiske rammene. Effektivitet betyr ikke billigst mulig, men at man for eksempel både får til istandsetting og kunnskapsheving gitt de knappe ressursene.

### 4.1.1 Fartøyvernssentrene leverer tjenester i konkurranseutsatte markeder - det gir uforutsigbarhet

Det er strukturelle forhold ved organiseringen og rammebetingelsene for fartøyvernssentrene som gir uforutsigbarhet og mindre langsiktighet. Hoveddelen av aktiviteten ved de tre nasjonale fartøyvernssentrene er knyttet til verftsdelene, som selger tjenestene sine i markeder der etterspørselen varierer og som er konkurranseutsatte.

Vi kan for eksempel vente at etterspørselen etter restaurering av fartøy varierer fra år til år, og også svinger over tid, blant annet som følge av økonomiske konjunkturer. Aktiviteten ved verftene og båtbyggeriene vil dermed også variere fra år til år og over tid. Regelverket for offentlige anskaffelser og statsstøtteregelverket begrenser mulighetene til å «kanalisere» oppdrag til fartøyvernssentrene og til å støtte dem i nedgangstider. Myndighetene har altså lite handlingsrom til å styre etterspørselen og til å holde aktiviteten jevn ved fartøyvernssentrene. Større stabilitet og forutsigbarhet ville antagelig gitt bedre grunnlag for langsiktig fagutvikling.

Det er også andre verft og båtbyggerier enn de tre nasjonale fartøyvernssentrene som har kompetanse innenfor antikvarisk istandsetting, og som kan vinne oppdrag på verneverdige fartøy på bekostning av de tre nasjonale fartøyvernssentrene. Konkurransesituasjonen gir dermed også mindre forutsigbarhet for de nasjonale fartøyvernssentrene.

Poenget her er at variasjonen i den samlede etterspørselen etter restaureringer mv. og konkurransesituasjonen i verfts- og båtbyggerimarkedet gjør at det nær sagt er gitt at verftsavdelingene ved de nasjonale fartøyvernssentrene vil oppleve uforutsigbarhet. Når fartøyvernssentrene er organisert med verft og fellestjeneste-enheter i samme økonomiske enhet, vil fellestjenestene-enheterne også påvirkes av den økonomiske uforutsigbarheten som verftene opplever.

Denne strukturelle utfordringen gjør antagelig at fartøyvernssentrene er i en mer uforutsigbar økonomiske situasjon enn for eksempel de fleste etablerte museum, som ikke i like stor grad er i konjunkturutsatte og konkurransepregede markeder.

Konsekvensen av disse strukturelle forholdene er for det første at det er uforutsigbarhet for verftsdelene av fartøyvernssentrene og de håndverkerne som jobber der. For det andre betyr det også uforutsigbarhet for aktiviteter og ansatte knyttet til fellestjenestene, særlig når disse er avhengige av tilgangen til nye fartøyprosjekter.

De tre nasjonale fartøyvernssentrene har ikke like økonomiske rammebetingelser. Informanter trekker blant annet frem at HFS' konsolidering med et museum ser ut til å ha gitt mer økonomisk trygghet for dette sentret enn det de fortsatt selvstendige stiftelsene NNFA og BDF opplever.

De tre sentrene har også ulike markedssituasjoner. HFS ligger mer sentralt til og opererer i et større geografisk marked enn NNFA. Samtidig er HFS antagelig mer konkurranseutsatt, da det ligger nærmere flere konkurrerende verft og båtbyggerier i regionen. BDF opererer i et helt annet marked, med tjenester rettet mot stålskip. Også BDF har flere konkurrenter. De kan potensielt også møte utenlandske verft i konkurranse.

#### **4.1.2 Regionreformen har foreløpig skapt større uforutsigbarhet ved forvaltningen av post 74**

Etterspørselen etter tjenester fra de enkelte verftene avhenger av økonomiske konjunkturer og konkurransesituasjonen, men også av størrelsen på post 74 og forvaltningen av tilskuddsposten.

Flere av informantene vi har snakket med har pekt på at overføringen av ansvaret for post 74 til fylkeskommunene har gitt større uforutsigbarhet for fartøyvernssentrene. Det har blitt enda større uforutsigbarhet knyttet til tilskuddsposten fordi hvert fylke disponerer kun en mindre andel av den samlede rammen. Mens Riksantikvaren tidligere hadde en ramme på over 60 mill. kroner å fordele, har hver fylkeskommune nå noen få millioner kroner. Noen av våre informanter antar at omfattende og dyre istandsettingsprosjekter ikke vil bli prioritert etter oppgaveoverføringen. En grunn kan være at enkeltstående fylkeskommuner ikke vil ha mulighet til å prioritere disse alene. Vi vurderer at det også kan bli vanskelig å få til samordning om de store løftene på tvers av fylkesgrensene. Det kan også variere hvilke insentiver fylkeskommunene har til å prioritere slike prosjekter, for eksempel gjennom samordningsprosjekter på tvers av fylkene.

I seg selv kan det selvsagt være uheldig dersom manglende økonomisk handlingsrom, eller insentiver som ikke springer ut av kulturminnefaglige vurderinger, gjør at kulturhistorisk verdifulle fartøy ikke blir prioritert. I tillegg kan det også gå utover de tre nasjonale fartøyvernssentrene, og kanskje særlig BDF. Grunnen er at BDF normalt vil arbeide med stålfartøy, der istandsettingsprosjektene ofte kan være svært store og kostbare. Overføringen av post 74 til fylkene kan gjøre at det blir igangsatt færre slike omfattende og kostbare prosjekter.



I tillegg kan det gjøre at det tar lenger tid å få ferdigstilt de fartøyene som allerede ligger i dokken på Bredalsholmen. En informant viser til at det gikk betydelig mindre midler til fartøyene som ligger i dokk på Bredalsholmen etter at fylkeskommunene tok over post 74. Informanten stiller blant annet spørsmål om årsaken kan være at fylkeskommunene er nærmere andre fartøyeiere som ønsker midler, og at disse blir prioritert. En annen hypotese kan være at enkelte fylkeskommuner er mer opptatt av å prioritere verft og båtbyggerier innenfor eget fylke eller region, enn å «kanalisere» oppdrag til verft og båtbyggerier i andre regioner.

Det vises også til at Riksantikvaren hadde en policy om at de store, langsiktige prosjektene skulle prioriteres. Informanten stiller spørsmål om dette i samme grad blir fulgt etter oppgaveoverføringen. Det er her verdt å nevne at det i forskrift om tilskudd til fartøyvern § 7 står som det første prioriteringskriterium: «prosjekter som er igangsatt, og fartøy som opptar slipp eller dokk». Et spørsmål er derfor i hvilken grad dette kriteriet vektlegges i praksis.

Vår vurdering er at det også kan gå utover det langsiktige arbeidet med håndverkskompetansen dersom de omfattende og kostbare prosjektene ikke blir prioritert. Vi kan vente at det er en sammenheng mellom prosjektilfanget for de nasjonale fartøyvernssentrene og fagutviklingen ved sentrene. Når det blir større uforutsigbarhet om prosjektilfanget ved for eksempel BDF, vil det trolig være negativt med tanke på mulighetene for å holde på kompetansen.

Et annet forhold er at det sett fra et samfunnsøkonomisk perspektiv antagelig er dårlig bruk av ressursene (dokk, håndverkskompetansen, mv.) dersom fartøy blir liggende lengre enn nødvendig i dokken. Fartøyene som ligger i dokken tar opp plass og kapasitet som kunne bli brukt på andre fartøy.

#### **4.1.3 Forvaltning av post 75 som er uforholdsmessig ressurskrevende?**

Flere av våre informanter har pekt på at post 75 forvaltes på en uforholdsmessige ressurskrevende måte. Dette gjelder både kravene som stilles til søknadene, og praktiseringen av oppfølging og kontroll. Det blir for eksempel oppfattet å være unødvendig detaljstyring av bruken av tilskuddsmidlene. Informanter viser til at dette blant annet gir tidkrevende rapportering. En informant uttaler følgende: «Rapporteringen har tatt helt overhånd. Nå bruker vi fem arbeidstimer for å omdisponere to timer fra ett prosjekt til et annet. Dette er ressurskrevende.» Informanter som kjenner til praksis både innenfor kulturmiljøfeltet og på Kulturdepartementets område vurderer at det er to helt ulike praksiser for oppfølging av tilskuddsforvaltningen på de to områdene, der forvaltningen på kulturområdet er mindre detaljorientert.

I 2014 fant Riksrevisjonen vesentlige mangler ved Riksantikvarens tilskuddsforvaltning.

På bakgrunn av dette gjennomførte Riksantikvaren flere tiltak prosjekt som skulle sikre bedre tilskuddsforvaltning, også på post 75. Formålet med prosjektet var først og fremst å sikre at Riksantikvarens tilskuddsforvaltning fulgte økonomiregelverkets bestemmelser. Også i etterkant av evalueringen av fartøyvernssentrene og tilskuddsordningen i 2017–2018 har Riksantikvaren hatt oppmerksomhet på tilskuddsordningen. I Prop. 1 S (2021–2022) står det at «Riksantikvaren har prioritert tett oppfølging fartøyvernssentera i etterkant av evalueringa i 2017–2018.

*Forvaltningsarbeidet har vore retta mot å sikre god og målretta bruk av tilskot frå post 75.»*

Vi har ikke vurdert forvaltningen av post 75 opp mot økonomiregelverkets krav. Informanter har imidlertid pekt på at de mener Riksantikvarens oppfølging og kontroll av tilskuddsposten er u hensiktsmessig fokusert på timeforbruk og aktiviteter. Uten at vi kan slå fast at dette er et problem knyttet til post 75, er det generelt vår vurdering at oppmerksomhet på tidsbruk og aktiviteter ikke bør gå på bekostning av vurderinger av resultater og måloppnåelse.

Generelt gjelder det også at ressursbruk knyttet til søknader og rapportering mv. må stå i forhold til tilskuddsmidlene. I Bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 6.1 vises det blant annet til at utformingen av tilskuddsordningen skal understøtte målet med tilskuddet og gi grunnlag for at det kan forvaltes uten uforholdsmessig store kostnader hos tilskuddsforvalteren og tilskuddsmottakere.

Vår vurdering er også at selv om det ikke er gitt at post 75 kan sammenlignes med tilskuddsordninger på for eksempel Kulturdepartementets område, kan det uansett være nyttig for Riksantikvaren å se hen til praksis der.

Riksantikvaren har etter sin evaluering i 2018 lagt ned betydelig arbeid for å sikre måloppnåelse innenfor feltet, som for eksempel nye fellestjenester, kompetansekartlegging fartøyvernsentrene, revidert nasjonal verneplan for fartøy og langsiktig plan for fagutvikling. Disse tiltakene har hatt et felles mål om å løfte måloppnåelse innen fartøyvernet generelt og fartøyvernsentrenes virke og aktiviteter spesielt. Etter vår vurdering er dette hensiktsmessige tiltak som blant annet peker ut retningen for den langsiktige fagutviklingen og som kan bidra til bedre måloppnåelse på feltet. Samtidig bør også selve forvaltningen av post 75 være effektiv og hensiktsmessig.

## 4.2 For lite systematisk arbeid med fagutvikling ved sentrene

For å møte utfordringer ved manglende planer for fagutvikling har Riksantikvaren og fartøyvernsentrene i fellesskap utarbeidet Plan for fagutvikling 2020–2023, se også avsnitt 2.5. Vi vurderer at om og ev. hvordan denne planen er implementert i de ulike fartøyvernsentrene kan indikere i hvilken grad sentrene arbeider for å få til bedre måloppnåelse.

I gjennomgangen av årsrapporter og virksomhetsplaner for fartøyvernsentrene finner vi at kun HFS følger opp målene fra Plan for fagutvikling 2020–2023 med definerte tiltak i sin egen strategiske plan. Gjennom intervjuene får vi inntrykk av at målene er godt kjent, og at fartøyvernsentrene er særlig oppmerksomme på målene om formidling, kunnskap og forskning. Med unntak av for HFS, som har implementert målene i egne virksomhetsstrategier, er det imidlertid få indikasjoner på at det arbeides systematisk med utgangspunkt i Plan for fagutvikling 2020–2023.

På bakgrunn av dokumentasjon fra fartøyvernsentrene og intervjuene er altså vårt inntrykk at de tre fartøyvernsentrene i varierende grad følger opp felles initiativ innenfor fagutvikling i fartøyvernet. HFS ser ut til å ha kommet lenger i å arbeide systematisk med målene for fagutvikling. En informant tilknyttet et annet fartøyvernssenter peker imidlertid på at man der kanskje ikke har vært så tydelige på at sentret jobber mot de nasjonale målene, men at man nå ser at man i praksis gjør det. Samtidig viser informanten til at man nok kan bli enda mer strukturert med hensyn til hvordan man jobber mot disse målene.

Vår vurdering er at når fartøyvernsentrene i varierende grad aktivt legger Plan for fagutvikling 2020–2023 til grunn for sitt arbeid, kan det også bli utfordrende å få til en felles tilnærming og innsats for bedre måloppnåelse.

## 4.3 Aktørbilde med til dels uklar rolleforståelse

Som vist i kapittel 2 er fartøyvernet en ung vernetdisciplin og med mange aktører som bidrar i arbeidet. Sentrale aktører er staten ved Klima- og miljøverndepartementet og Riksantikvaren, frivilligheten, regionalforvaltningen ved fylkeskommunene og Sametinget, de nasjonale fartøyvernsentrene og kommersielle aktører. For å få best mulig utnyttelse av den samlede fagkompetansen og ressursene på feltet, er det vesentlig at roller og ansvar er hensiktsmessige, tilstrekkelig klare og ikke minst likt forstått av sentrale aktører. Uklar rolleforståelse hos en eller flere aktører vil kunne føre til lavere måloppnåelse og mindre effektiv ressursbruk.

Basert på intervjuene er det noe ulike tilbakemeldinger på om aktørbildet er godt forstått og rollene tilstrekkelig klare. Noen informanter opplever ikke uklare roller som en utfordring, og viser til at fartøyvernet er et lite miljø der «alle kjenner alle» og at formell rolleforståelse er av mindre betydning.

Andre informanter peker på at uklar rolleforståelse er en utfordring, eksempelvis sier et par potensielle brukere av fartøyvernsentrene at de er lite kjent med virksomheten til sentrene og er usikre på hva man kan forvente av bistand fra disse. Noen mener at de selv har en god forståelse av egen rolle, men opplever at andre ikke har forstått sin rolle. Dette kommer tydeligst til uttrykk mellom NNFA og Riksantikvaren. NNFA opplever at Riksantikvaren ikke har forstått sin rolle, i og med at stiftelsene er selvstendige virksomheter som Riksantikvaren ikke kan styre. Riksantikvaren på sin side mener de har god forståelse av at stiftelsene er selvstendige virksomheter og at det er styrene som har ansvaret for utvikling og drift av senteret. Sett fra Riksantikvarens side har det imidlertid ikke vært tilstrekkelig forståelse hos NNFA for at Riksantikvaren har en styringsrolle som tilskuddsforvalter. Begge parter peker på at dialogen har vært krevende over lang tid.

Når det gjelder roller og ansvar for den samlede fagutviklingen på fartøyvernfeltet, kan det også synes noe uklart hva Riksantikvaren som fagdirektorat har ansvar for, og hva de nasjonale sentrene har ansvar for.

Riksantikvaren i samarbeid med fartøyvernsentrene utarbeidet Plan for fagutvikling 2020–2023 blant annet med den hensikt å legge til rette for en felles forståelse av hva som skal være mål for fellestjenestene og fagutviklingen. Basert på intervjuene er vårt inntrykk at det likevel varierer hvor forpliktende og styrende de nasjonale sentrene opplever denne planen for sentrenes fagutvikling. Om og ev. hvilke forventninger sentrene har til Riksantikvaren som fagdirektorat utover å være tilskuddsforvalter synes også noe uklart. Vårt inntrykk er at Riksantikvaren har en tett oppfølging av sentrene som på den ene siden kan oppfattes som positiv. På den andre siden kan det reises spørsmål om oppfølgingen er for tett sett i lys av at Riksantikvaren som fagdirektoratet først og fremst skal ha en overordnet rolle på feltet.

Et annet forhold som etter Agenda Kaupangs oppfatning kan være medvirkende til at roller og ansvar fremstår som noe uklare, er hva som ligger i at fartøyvernsentrene har status som *nasjonale fartøyvernsentre*. Sentrene ble opprettet som nasjonale sentre i 1996 uten at det, ifølge evalueringen fra 2018, ble opprettet en enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling etter det helhetlige fartøyvernets behov. Vi oppfatter at fartøyvernsentrene i dag ikke har formelle rettigheter eller plikter som følge av det å være nasjonale senter. Det skal ikke «kanaliseres» fartøy til sentrene i strid med anskaffelsesregelverket. De senere årene er det også åpnet for at andre aktører kan søke midler over post 75. Status som nasjonalt senter kan imidlertid gi forventninger i retning av mer generell driftsstøtte. Synspunkter fra enkelte informanter kan indikere slike forventninger.

Slik vi forstår situasjonen, er realiteten at fartøyvernsentrene som selvstendige stiftelser i praksis står fritt til om de ønsker og ser seg i stand til å utføre fellestjenester etter søknad om midler fra post 75. Forutsetningen må da være at sentrenes styrer vurderer at sentrene har tilstrekkelig kompetanse og ressurser til å påta seg slike oppgaver.

Flere peker videre på at regionreformen medfører endrede roller og ansvar for Riksantikvaren og fylkeskommunene. Fylkeskommunens rolle innenfor kulturminnefeltet generelt, og fartøyvernet spesielt, er i endring. Dette kan også ha implikasjoner for fartøyvernsentrene. For eksempel kan fylkeskommunene prioritere annerledes når det gjelder fordeling av midler på post 74 enn det Riksantikvaren gjorde.

Selv om fartøyvernet er et lite fagområde, er det som vist mange aktører på feltet. Agenda Kaupang stiller spørsmål ved om Riksantikvaren har hatt tilstrekkelig oppmerksomhet på å mobilisere de samlede ressursene og kompetansen som finnes på fartøyvernfeltet, og ikke bare de tre fartøyvernsentrene. Det eksisterer eksempelvis ikke fagfora som inkluderer bredden av aktører. Samlet sett vurderer vi at det er indikasjoner på at Riksantikvarens rolle som fagdirektorat kan bli enda tydeligere og bedre forstått når det gjelder fagutvikling innen fartøyvernet.

Agenda Kaupangs oppsummering er at selv om flere informanter i liten grad oppfatter den overordnede organiseringen av fartøyvernet som en stor utfordring, er det likevel indikasjoner på at det er behov for å sikre felles forståelse av roller og ansvar mellom Riksantikvaren, fartøyvernsentrene og regionalforvaltningen for å sikre at best mulig utnyttelse av den samlede kompetansen og ressursene.

#### **4.4 Ikke tilstrekkelig samarbeid og utnyttelse av kompetansen innen fartøyvernet**

Gode samarbeidsstrukturer er viktig for å sikre effektiv utnyttelse av de samlede ressursene og kompetansen som finnes på fartøyvernfeltet. I evalueringen fra 2018 pekes det på at det har vært lite koordinert samarbeid på tvers av de nasjonale fartøyvernsentrene for å utnytte fagressursene på best mulig måte. En av vurderingene i evalueringen i 2018 var at de ulike sentrene arbeidet kortsiktig med egne utfordringer og behov, og at dette ga mindre samarbeid på tvers av sentrene.

Riksantikvaren opplyser at det gjennomføres samarbeidsmøter med fartøyvernsentrene, både i fellesskap og bilateralt etter behov. I tillegg har fartøyvernsentrene et eget samarbeidsorgan, Fartøyvernsentrenes Fellesråd. Fellesrådet består av representanter fra hvert av fartøyvernsentrene og ble opprettet for å gi arbeidet en god faglig plattform, og gode rammevilkår for fartøyvernet og for fartøyvernsentrene spesielt.<sup>14</sup>

I intervjuene er det bred enighet blant informantene om at Fellesrådet er en nyttig arena for erfaringsutveksling og for å diskutere sentrenes arbeid og ulike kompetanseområder, og at samarbeidet generelt fungerer godt, men at det kan og bør bli bedre. Noen informanter peker på at samarbeidet mellom sentrene i større grad bør formaliseres og tydeliggjøres i virksomhetsplanene og i styringsdokumentene til sentrene. Det vil i større grad sikre at samarbeidet følges opp og prioriteres av sentrene.

Gjennom intervjuene får vi inntrykk av at samarbeidet mellom Riksantikvaren og fartøyvernsentrene fungerer godt, men unntak for NNFA. Både NNFA og Riksantikvaren opplever samarbeidet som krevende.

I Riksantikvarens evaluering av fartøyvernsentrene fremkommer det at det ikke har vært tilstrekkelig faglig samarbeid mellom Riksantikvaren, fartøyvernsentrene og aktuelle fag-institusjoner. Videre står det i Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023) følgende (s. 14):

*«Fartøyvernets behov for en bredere faglig tilnærming og et større samarbeid med universiteter og forskningsmiljøer ble fastslått i evalueringen av fartøyvernsentrene. Foreløpig er ikke behovet konkretisert gjennom samarbeid med andre.»*

I våre intervjuer fremkommer det også at det er et større potensial for samarbeid og utnyttelse av kompetansen ved andre verft og båtbyggerier og andre kompetansemiljøer. Det er etter hvert flere verft som innehar god håndverkskompetanse. Det kan også være akademisk kompetanse hos enkeltpersoner eller organisasjoner som de nasjonale fartøyvernsentrene vil kunne dra nytte av.

<sup>14</sup> Riksantikvarens evaluering av fartøyvernsentrene (2018)

Nye og andre kompetanseområder som følge av mer moderne teknologi og fartøy i fartøyvernet krever annen spisskompetanse, men også mer samarbeid på tvers av andre kompetansemiljøer.

Agenda Kaupangs oppsummering er at det kan være behov for å etablere samarbeidsstrukturer i form av eksempelvis faglig fora eller nettverk som kan legge til rette for samarbeid og faglig utvikling på tvers av ulike fagmiljøer i fartøyvernet. Dette bør inkludere både de nasjonale fartøyvernssentrene, øvrige verft og frivillige organisasjoner som arbeider med restaurering av fartøy etter antikvariske prinsipper, fylkeskommunene og ev. andre kompetansemiljøer.

## **4.5 Fartøyvernssentrene har ulike forutsetninger for å kunne levere på mål innenfor fellestjenestene**

Den første problemstillingen i oppdragsskrivelsen dreier seg om hvilke fordeler og ulemper dagens organisering av de tre fartøyvernssentrene har sett opp imot målsetningene i langsiktig plan for fagutvikling i fartøyvernet. Som det ble vist til avsnitt 1.2, har vi gjennom oppdraget i hovedsak avgrenset oss fra å se på den interne organiseringen i fartøyvernssentrene, blant annet etter kritikk fra NNFA om at prosjektet skulle se på den interne organiseringen og driften i stiftelsene.

Vi gir nedenfor noen overordnede betraktninger knyttet til hvilke forutsetninger sentrene synes å ha for å levere tjenester og resultater i tråd med mål knyttet til fellestjenestene. Generelt avhenger en virksomhets resultater, leveranser og måloppnåelse av en rekke både eksterne og interne forhold.

Eksterne forhold kan handle om geografisk beliggenhet, størrelsene på markedene sentrene opererer i, både på etterspørselssiden, men også når det gjelder innsatsfaktorer som arbeidskraft, nærhet til andre kompetansemiljøer o.l. Dette er forhold som virksomheten i mindre grad har kontroll over.

Interne forhold, eller suksessfaktorer for en virksomhet, handler blant annet om å ha:

- ▶ Tydelige strategier og planer som gir retning i tråd med mål for virksomheten
- ▶ Gode styringssystemer som grunnlag for å prioritere oppgaver i tråd med mål og strategier
- ▶ En hensiktsmessig organisering av oppgaver med tydelige, roller og ansvar og som legger til rette for godt samarbeid der oppgavene krever det
- ▶ Tilgang på tilstrekkelig ressurser og riktig kompetanse som utnyttes effektivt

Disse forholdene er det ledelsen av virksomheten sitt ansvar å legge til rette for.

Når det gjelder lokalisering av fartøyvernssentrene er sentrene ulike ved at de er plassert i forskjellige geografiske områder. Dette betyr at de har tilgang til ulike markeder, ikke bare når det gjelder fartøy og oppdrag, men også at de har vidt forskjellig tilgang på kompetanse og ressurser. I intervjuer har eksempelvis NNFA pekt på utfordringer med å rekruttere relevant kompetanse, og at dette blant annet skyldes geografisk beliggenhet.

Den vesentligste forskjellen når det gjelder organisering av sentrene ligger trolig i at HFS er en del av det konsoliderte museet Hardanger og Voss museum. NNFA og BDF er enkeltstående stiftelser. Etter vår vurdering kan det for et fartøyvernssenter antagelig være flere fordeler ved å være del av et større museum, for eksempel kan det være stordriftsfordeler ved administrasjon, formidling og forskning. For HFS er det trolig også en kostnadsmessig fordel ved at et par av håndverkerne er ansatt ved museumsavdelingen. Museumstilknytningen kan også gi HFS et bedre grunnlag for en mer stabil økonomi, som igjen kan gjøre det lettere å rekruttere og holde på arbeidskraften.

Ledelse, styre og styresammensetning kan klart også være av betydning, uten at vi har vurdert dette. På generelt grunnlag kan vi imidlertid trekke frem at når det gjelder fartøyvernsentrene, som både har ståsted i det markedsmessige og det kulturhistoriske, kan det være fordel å ha styremedlemmer som har kompetanse til å ivareta begge disse sidene ved sentrene.

Et annet forhold er at NNFA er en betydelig mindre virksomhet i antall ansatte mv. enn både HFS og BDF. I utgangspunktet kan dette gi HFS og BDF for eksempel kostnadsfordeler sammenlignet med NNFA.

Når det gjelder de nasjonale oppgavene har sentrene offentlige styrings- og plandokumenter å forholde seg til på fartøyvern-området, men det er også andre behov og mål som gir rammer for den generelle driften av sentrene. For eksempel kan behovet for å drive økonomisk bærekraftig over tid legge føringer for organiseringen og driften. For alle de tre fartøyvernsentrene er fellestjenestene kun en del den totale virksomheten, og der verftsdelene er av vesentlig større økonomisk betydning.

De tre sentrene har organisert seg internt på ulike måter, med ulik inndeling i avdelinger. BDF har en verftavdeling og en fellestjeneste-avdeling. NNFA er delt opp i avdelinger for administrasjon, båtmuseum, fartøyvern, fellestjenester og bygningsvern. HFS har to avdelinger, Fartøyvern og Museum. I HFS' museumsavdeling er det et par håndverkene som fartøyvernavdelingen kan bruke ved behov.

Vi har ikke forutsetninger for å vurdere hensiktsmessigheten av den interne organiseringen i de tre sentrene. Som vist er rammebetingelsene for de tre sentrene ulike, og hva som er den «den beste» organiseringen bør i utgangspunktet ses i et mer helhetlig perspektiv, og ikke kun relatert til fellestjenestedelen. Hva som er optimalt sett ut fra gjennomføring av fellestjenestene, kan tenkes å være mindre hensiktsmessig sett ut fra et mer helhetlig perspektiv. Dette er det ledelsen og styret ved senteret som til enhver tid må vurdere. Det vil også kunne være slik at hva som er «optimal» drift og organisering i en virksomhet vil endre seg over tid, etter hvert som organisasjonen blir mer «moden» og hvilke mål, ambisjoner og utfordringer sentrene står overfor.

En tettere sammenveving mellom verftsdelene og fellestjenestene kan gi bedre synergier. Samtidig kan det også gjøre kompetansen ved fellestjenestene mer utsatt for svingninger i etterspørselen etter verftsdelens tjenester. Et tenkt eksempel kan en ansatt som jobber både med å utføre håndverks- og fellestjenester. Denne vil antagelig i større grad merke svingninger i etterspørselen etter verftstjenester enn dersom den ansatte hadde jobbet «skjermet» kun med fellestjenester.

Oppsummert kan vi si at de tre fartøyvernsentrene til dels har ulike forutsetninger for leveranse og resultater på fellestjeneste og at det kan synes som om HFS har noen fordeler sammenliknet med de to andre. Dette gjelder blant annet størrelse og fordelene som en konsolidering med et museum har gitt. Dette gir HFS for eksempel et bedre grunnlag en mer stabil økonomi, som igjen kan gjøre det lettere å rekruttere og holde på arbeidskraften. Sentrene ligger også i forskjellige deler av Norge, med helt ulik adgang til potensiell arbeidskraft og markeder.

## 4.6 Oppsummering av utfordringer og mål for tiltak

Riksantikvaren har vurdert det dit hen at det er potensial for bedre måloppnåelsen på felles-tjeneste-området. Videre vurderer de at det er forskjell i måloppnåelse mellom de tre nasjonale fartøyvernssentrene på området.

Det er vanskelig å peke på hva som er årsakene til eventuelle ulikheter i måloppnåelse. En rekke forhold, både internt i virksomhetene og eksterne forhold, kan spille inn. De tre nasjonale fartøyvernssentrene har ulike forutsetninger for å lykkes, der HFS tilknytting til Hardanger og Voss museum særlig kan være en fordel for dette fartøyvernssenteret. Geografisk lokalisering og størrelse på virksomhetene er også forhold som spiller inn når det gjelder å rekruttere og beholde relevant kompetanse. Det samme gjelder styrenes kompetansesammensetning, administrativ ledelse og kompetanse ved sentrene, uten at vi har undersøkt dette nærmere.

De strukturelle utfordringene som ligger i lite stabile økonomiske rammebetingelser for verftsdelene av fartøyvernssentrene skaper også utfordringer for aktivitetene knyttet til fellestjenestene i fartøyvernet. Det er en detaljert oppfølging av bruken av tilskuddsmidlene på post 75, som vi vurderer kan være lite hensiktsmessig.

Det er mange aktører i fartøyvernet, og som vi har beskrevet observerer vi at selv om flere informanter i liten grad oppfatter den overordnede organiseringen av fartøyvernet som en stor utfordring, er det likevel indikasjoner på at det er behov for å sikre felles forståelse av roller og ansvar mellom Riksantikvaren, fartøyvernssentrene og regionalforvaltningen. Det er også indikasjoner på at styrene bør ta et tydeligere strategisk ansvar for utvikling av de nasjonale oppgavene knyttet til fagutvikling, i tillegg til driften av sentrene som helhet.

Det er også indikasjoner på at det systematiske samarbeidet mellom de nasjonale fartøysentrene og andre kompetansemiljøer bør bli bedre. Den samlede kompetansen på feltet utnyttes trolig ikke godt nok. Dette dreier seg ikke bare om kompetanse innenfor håndverket, men også innenfor forskningen på feltet. Fartøyvernet er som vi har beskrevet en relativ «ny» fagdisiplin og fagmiljøet er ikke så stort.

For å legge til rette for bedre måloppnåelse for fagutviklingen i fartøyvernet har vi basert på problemanalysen konkludert med at tiltak for fremtidig organisering og virkemiddelbruk bør bidra til:

- ▶ Effektiv forvaltning og bruk av tilskuddsmidlene
- ▶ Felles forståelse av roller og ansvar mellom aktørene
- ▶ Effektiv bruk og videreutvikling av den samlede kompetansen innen fartøyvernet



# 5 Tiltak for bedre og mer langsiktige fagutvikling innen fartøyvernet

## 5.1 Innledning og avgrensinger

Med utgangspunkt i problemanalysen og målene i kapittel 4, ser vi i dette kapitlet på relevante endringer statlig forvaltnings virkemiddelbruk innen fartøyvernet. Vi ser blant annet på mulige endringer i innretningen og forvaltningen av de to tilskuddsordningene, post 74 og post 75. Vi drøfter også ulike tilnærminger til endringer i organiseringen av fartøyvernsentrene og forståelsen av roller og ansvar hos de sentrale aktørene.

I utgangspunktet ser vi kun på tiltak som er en del av virkemiddelapparatet til Riksantikvaren og Klima- og miljødepartementet. Dette er også i tråd med virkeområdet til utredningsinstruksen.<sup>15</sup> Vi har derfor for eksempel ikke sett interne organisasjonsendringer i fartøyvernsentrene, endringer i styrevedtekter, styresammensetning, styring av stiftelsene, ledelse mv. Fartøyvernsentrene er alle selvstendige stiftelser, der vedtektene setter begrensninger i hvilke endringer som kan gjøres. Det er styrene som er ansvarlige for stiftelsene. Dette begrenser også hvordan Riksantikvaren kan styre virksomhetene.

## 5.2 Mulige justeringer i tilskuddsordningene

I kapittel 4 så vi på utfordringer knyttet til økonomien ved fartøyvernsentrene og de to tilskuddsordningene, post 74 og post 75. I dette avsnittet ser vi på relevante tiltak for mer effektiv forvaltning og bruk av tilskuddsmidlene.

Det er et premiss for utredningen at vi skal se på mulige modeller og tiltak innenfor de eksisterende juridiske og økonomiske rammene. Slik vi tolker det, betyr det for eksempel at vi ikke kan anta at det vil skje en vesentlig økning i nivået på tilskuddspostene. Føringer om å holde seg innenfor de juridiske rammene innebærer også at hensynet til regelverket for offentlige støtte og regelverk for offentlige anskaffelser setter begrensninger i mulighetsrommet for mulige tiltak.

### 5.2.1 Post 74

#### **Behov for endring i post 74 slik at viktige istandsettingsprosjekter ikke faller mellom alle stoler?**

Informanter vi har snakket med har foreslått at Riksantikvaren bør «få tilbake» deler av rammen på post 74. Som omtalt i kapittel 4, er det uro for at kostbare og omfattende istandsettingsprosjekter i for liten grad blir prioritert av fylkeskommunene. Det har foreløpig kun vært én tildeling over post 74 etter at ordningen ble overført til fylkeskommunene. Det er derfor for tidlig å si noe sikkert om konsekvensene av overføringen. Det er likevel forhold som indikerer at for eksempel igangsatte prosjekter ikke blir prioritert slik de gjorde før oppgaveoverføringen. Som påpekt i kapittel 4, kan dette ha uheldige samfunnsøkonomiske effekter.

Det ligger utenfor dette oppdraget å utrede eventuelle vesentlige endringer i post 74. Vi skal bare peke på et par overordnede fordeler og ulemper ved å la Riksantikvaren igjen tildele tilskuddsmidler til fartøy. Hensikten ved et slikt tiltak ville for eksempel kunne være å tilrettelegge bedre for at nasjonale fartøy eller omfattende og kostbare prosjekter skulle prioriteres. En negativ virkning av

<sup>15</sup> «Instruksen gjelder for utarbeiding av beslutningsgrunnlag for statlige tiltak som utføres i, eller på oppdrag for, statlige forvaltningsorganer.»



en slik delvis reversering av overføringen av post 74, ville være at den er i strid med intensjonene i regionreformen. Det kan anses som en prinsipielt uheldig konsekvens.

Et annet mulig tiltak kan være å gi tilsagn for flere år på post 74. For eksempel bør man vurdere om det kan gis flerårige tilsagn for hele det nødvendige beløpet frem til ferdigstilling av fartøy. Etter vår vurdering vil et slikt tiltak kunne gi større forutsigbarhet og bedre bruk av ressursene. En ulempe vil være at det vil binde opp mer av potten for flere år.

Det er fortsatt kort tid siden overføringen av post 74 til fylkeskommunene. Fylkeskommunene har fortsatt forholdsvis liten erfaring med forvaltningen av ordningen. Vi anbefaler å evaluere tilskuddsordningen i løpet av noen år. En slik evaluering bør også se på virkningene av overføringen av ansvaret til fylkeskommune. Den bør også vurdere behovet for ev. andre endringer i ordningen. Evalueringen bør også se på hvordan postene 74 og 75 virker sammen.

### **Bedre bestillerkompetanse hos fartøyeiere vil kunne gi bedre fartøyvern**

Det har blitt vist til at fartøyeiere ofte ikke har god nok kompetanse som bestillere av istandsetting og vedlikehold etter antikvariske retningslinjer. Dette kan gå ut over de verftene som har kompetanse på området og som i størst grad vektlegger å istandsette fartøyene etter antikvariske retningslinjer. Slik istandsetting vil som regel innebære høyere kostnader og priser. Det er fare for at pris blir en viktigere faktor enn håndverkskompetansen når fartøyeier skal velge verft eller båtbyggeri.

Man kan se for seg ulike pedagogiske tiltak for å bedre bestillerkompetansen hos fartøyeierne, det vil si gjøre fartøyeierne til bedre bestillere av antikvarisk kompetanse. Dette kan være rådgiving og utarbeiding av veiledere. Et slikt tiltak kan verft og båtbyggerier som arbeider etter antikvariske retningslinjer tjene på. Vi ser ikke noen vesentlige ulemper ved et slikt tiltak, bortsett fra ressursbruken knyttet til opplæring og veiledning mv. Det kan imidlertid være at det bør være fylkeskommunene og Sametingets ansvar for å gjennomføre et ev. slikt tiltak. Imidlertid kan det være ressursbesparende at Riksantikvaren tar et slikt ansvar.

## **5.2.2 Post 75**

### **At fartøyvernssentrene har ulike forutsetninger for leveranser og resultater, bør gjenspeiles i søknader om midler fra og forvaltning av post 75**

Som vi viste i kapittel 4, har de tre nasjonale fartøyvernssentrene ulike forutsetninger for leveranser og resultater på fellestjenesteområdet.

For di sentrene er ulike, kan de også forventes å levere ulikt på fellestjenesteområdet. Det betyr at ledelse og styrene må være realistiske på hva de kan søke om, for eksempel ut fra økonomiske rammebetingelser, tilgjengelig kompetanse og kapasitet. På den annen side må også Riksantikvaren forholde seg til det ved tildeling over posten.

Det er tre ulike sentre med forskjellige forutsetninger for å anvende tilskuddsmidlene på en effektiv måte og å få til måloppnåelse. Styrene er ansvarlige for at sentrene sender realistiske søknader ut fra sentrenes forutsetninger. Ulikheten i forutsetninger betyr også at Riksantikvaren heller ikke kan forvente samme resultater fra de tre sentrene. Når man fra statens side har valgt å ha tre nasjonale fartøyvernssentre, med vesensforskjeller i geografisk lokalisering mv., må staten antagelig også godta at det kan være forskjeller i leveranser og resultater.

### **Større oppmerksomhet på resultater og måloppnåelse i forvaltningen av post 75**

De siste årene er det gjort flere endringer i forvaltningen av post 75. Ifølge Riksantikvaren har det viktigste vært å åpne tilskuddsposten for andre aktører, og å presisere hva som er formålet med tilskuddet og aktivitetene det gis tilskudd til.

Som påpekt i kapittel 4, er det flere informanter som oppfatter at Riksantikvaren er svært detalj-orientert i sin forvaltning av post 75. Vår vurdering er at oppmerksomhet på aktiviteter og timebruk kan gå på bekostning av oppmerksomhet på leveranser og resultater, og hva som skal til for å få bedre måloppnåelse. Et mulig tiltak er derfor å justere forvaltningen av post 75 slik at det blir mindre fokus på detaljert budsjettering og kontroll. Det kan for eksempel være hensiktsmessig med mindre strenge føringer på hvordan midlene brukes, og mer oppmerksomhet på de konkrete leveransene. Riksantikvaren bør ha klare forventinger til resultatene og måloppnåelse. Dette kan på noen områder også bety tettere oppfølging av for eksempel hva som leveres og kvaliteten på leveransene.

En fordel ved en slik endring er at både tilskuddsforvalter og –mottaker vil kunne bruke mindre tid på søknader om omdisponering av timer, formalkontroll mv. Det vil imidlertid kunne bli mer ressursbruk knyttet til å fremskaffe og vurdere informasjon som er mer direkte relatert til resultater og måloppnåelse.

En del av en slik endring kan være at virksomheter som over tid ikke klarer å levere det de har søkt om midler til, etter hvert ikke vil bli prioritert i tildelinger over posten. Tilskuddsforvalter må imidlertid være tydelig og forutsigbar på hvilke konsekvenser manglende leveranser og resultater kan få.

Vi anbefaler at man vurderer om forvaltningen av tilskuddsposten kan tas i retning av mindre detaljfokus på aktiviteter og timebudsjett- og bruk, og mer i retning av oppmerksomhet på leveranser og måloppnåelse. Man bør også kommunisere til styrene om hva som vil være konsekvensene dersom det over tid er manglende resultater og måloppnåelse.

### **Bedre samsvar mellom målene med ordningen og prioriteringskriteriene i forskriften**

En annen mulig justering er å endre prioriteringskriteriene slik at de blir mer i tråd med det man ønsker å oppnå med tilskuddsordningen. Et sentralt formål med tilskuddsordningen er «å medvirke til å skape solide fagmiljøer gjennom å stimulere til samarbeid mellom de nasjonale fartøyvern-sentrene og andre aktører.» [Vår understrekning.] Det kan imidlertid stilles spørsmål ved om i hvilken grad ønsket om «å stimulere til samarbeid» gjenspeiles i opplistingen av aktiviteter det kan gis tilskudd til i forskriften § 2 og prioriteringskriteriene i § 5. Hensynet om å få til samarbeid er mer eller mindre fraværende i disse to bestemmelsene. Et mulig tiltak er å få målet om samarbeid tydeligere inn i forskriften gjennom prioriteringskriteriene mv.

Et annet eksempel er at det er sentralt at det arbeides i et langsiktig perspektiv innen fartøyvernet. Etter vår vurdering glimrer også dette hensynet med sitt tydelige fravær i forskriften. Vår oppfatning er at dette er et eksempel på hvordan det ikke nødvendigvis er helt godt samsvar mellom de målene man har med fellestjenestene, og innretningen på det sterkeste virkemiddelet på området.

På bakgrunn av dette anbefaler vi at man som en del av neste evaluering av post 75 også evaluerer utformingen av tilskuddsordningen.

### **Overføring av post 75 til regionalforvaltningen?**

Som et ledd i reformen med å overføre oppgaver og ansvar til fylkeskommunene og Sametinget kan det argumenteres for at det vil være prinsipielt riktig å overføre forvaltningen av post 75 til regionalforvaltningen. En slik overføring vil imidlertid innebære noen utfordringer. En overføring til fylkeskommunene bør være begrunnet i at posten skal stimulere en regional utvikling. Forhold som at fartøyvernet er en smal og umoden vernedisiplin, og at midlene på post 75 er innrettet mot nasjonale oppgaver (fellestjenester), kan tilsi at posten fortsatt bør forvaltes av Riksantikvaren. Dette selv om Riksantikvaren har åpnet for at andre enn de tre fartøyvernssentrene kan søke tilskudd over posten.

En mulig mellomløsning som kan vurderes nærmere, er at søknader over post 75 går til fylkeskommunene som innstiller til Riksantikvaren, som deretter gjør en samlet vurdering og tildeling ut fra en samlet vurdering av hva som er fartøyvernets behov. En slik løsning vil, i kombinasjon med at fylkeskommunene forvalter post 74, kunne bidra til at fylkeskommunene utvikler sin kompetanse på feltet, bidra til en større helhetsforståelse for fartøyvernets behov og faglige utvikling i regionen. Et argument mot en slik løsning kan være at den kan skape uklarhet rundt roller og ansvar mellom Riksantikvaren og regionalforvaltningen overfor de som mottar tilskudd fra post 75.

### **Større grad av øremerking?**

Det er informanter som har tatt til orde for at fartøyvernssentrene bør få faste poster på statsbudsjettet:

*«Finansiering av sentrene bør i sin helhet være en egen post på statsbudsjettet. Forutsigbarhet for utførelse av samfunnsoppdraget som hensyntar både fellestjenester (post 75) og praktisering av håndverket (post 74), må være det essensielle for denne utredningen. Dette fordrer faste driftsmidler.*

*Det vil være hensiktsmessig å finansiere og forvalte fartøyvernssentrene på samme måte som museene. Sentrenes samfunnsoppdrag kan likestilles med museene.»<sup>16</sup>*

Antagelig vil en innretning som foreslått i sitatet reise problemstillinger knyttet til regelverket for offentlig støtte og regelverket for offentlige anskaffelser. Vi har ikke sett nærmere på eventuelle problemstillinger knyttet til dette.

Egne poster på statsbudsjettet, som foreslått i sitatet, vil i virkning tilsvare øremerking av post 75 til de tre nasjonale fartøyvernssentrene. Vi har noen generelle vurderinger til et slikt tiltak.

En slik øremerking vil antagelig gi betydelig større forutsigbarhet for fartøyvernssentrene, slik det også vises til i forslaget i sitatet ovenfor. På den annen side ville det også kunne ha vesentlige negative virkninger.

Normalprosedyren for utforming og forvaltning av tilskudd i statens økonomiregelverk innebærer blant annet at tilskudd fordeles etter kjente tildelingskriterier og åpne søknadsprosesser. Selv om øremerking kan gi større forutsigbarhet for enkeltorganisasjoner og -virksomheter, kan det ha betydelige ulemper. DFØ skriver i sin rapport «Når tilskuddsmottakere navngis i budsjettproposisjonene»<sup>17</sup>:

*«Om det er god praksis å benytte muligheten for å øremerke tilskudd til navngitte mottakere bør etter DFØs vurdering blant annet vurderes i lys av antall potensielle tilskuddsmottakere, den oversikt departementet har knyttet til aktuelle potensielle tilskuddsmottakere og nødvendigheten av å øremerke tilskudd for å ivareta måloppnåelse, herunder kontinuitet.»*

Etter vår vurdering er det andre potensielle tilskuddsmottakere enn de tre nasjonale fartøyvernssentrene. Det kan antagelig også sies å være en viss bevegelse i hvem som kan betrakte seg som potensielle mottakere. Våre undersøkelser støtter heller ikke opp om at øremerking av midler er nødvendig for å gi måloppnåelse.

<sup>16</sup> Tilbakemelding presentasjon Agenda Kaupang. Kulturavseksjon, Troms og Finnmark Fylke

<sup>17</sup> <https://dfo.no/filer/Fagomr%C3%A5der/Rapporter/2012/R0212-N%C3%A5r-tilskuddsmottakere-navngis-i-budsjettproposisjonene.pdf>

Generelt kan øremerking redusere åpenheten, etterprøvnbarheten og likebehandlingen i forvaltningen, blant annet fordi midlene ikke er tildelt etter åpne søknadsprosesser. Det kan også føre til at midlene går til mindre treffsikre og effektive prosjekter og aktiviteter enn det kunne gjort etter åpne søknadsprosesser for tildeling av midlene.

Oppsummert mener vi at en øremerking ikke vil legge grunnlag for en forvaltning av tilskuddet som kan bidra til bedre måloppnåelse. Etter vår vurdering er det ikke uforutsigbarhet knyttet til post 75 vært en årsak til utfordringene. Forvaltningen av tilskuddene bør legge til rette for bedre måloppnåelse, blant annet ved at man legger vekt på resultater og måloppnåelse, og der man er villig til å redusere størrelse på tildelingene dersom virksomhetene ikke leverer resultater. Etter vår vurdering bør Riksantikvaren også videreutvikle praksisen med at også andre aktører kan søke om midler fra post 75.

## 5.3 Aktørenes roller og ansvar

### 5.3.1 Ulike tilnærminger

I tråd med utredningsinstruksen og som et metodisk i grep i arbeidet, har Agenda Kaupang utforsket mer ulike tilnærminger for organisering av fartøyvernet. Hensikten har først og fremst vært å belyse hvilke positive og negative virkninger ulike tilnærminger til roller og ansvar hos aktørene ville kunne ha for måloppnåelse og utnyttelse av den samlede kompetansen og ressursene i fartøyvernet.

Vi skisserte tre hovedtilnærminger med betraktninger av positive og negative virkninger:

► ***Tilnærming 1: Dagens ansvar- og rollefordeling mellom aktørene, men der ett av de nasjonale sentre tillegges et samordnings-/koordineringsansvar for fagutviklingen (fellestjenestene) på tvers av de tre nasjonale sentrene***

En positiv virkning kan være at det tydeliggjør at sentrene har et nasjonalt ansvar for fellestjenester og at de sammen har et ansvar for å utnytte kompetansen og ressurser på tvers av sentrene og mot andre aktører. Ved å legge et samordnings-/koordineringsansvar for fagutvikling knyttet til fellestjenester til et senter tydeliggjøres dette ansvaret. Negative virkninger kan være at det bidrar til uklarhet og kompetansestrid mellom sentrene om hva som ligger i samordnings-/koordineringsansvaret. Videre kan det komplisere ansvarfordelingen mellom Riksantikvaren og sentrene.

► ***Tilnærming 2: En mer rendyrket regional tilnærming der de nasjonale sentrenes regionale tilknytning forsterkes for å underbygge regionreformen***

En positiv virkning kan være at det legges til rette for å videreutvikle fartøyvernet i tråd med den forvaltningspolitiske utviklingen. Tilnærmingen vil kunne tydeliggjøre og forsterke fylkeskommunens ansvar for fartøyvernet som en følge av regionreformen. Regionalforvaltningens geografiske nærhet over hele landet kan gjøre det lettere å fange opp nye behov og utviklingen innen fartøyvernet. En negativ virkning kan være at nasjonale hensyn svekkes ved at kompetanse og midler spres til fylkeskommunene og til for mange og små miljøer, ref. at fartøyvernet fortsatt er en ung vernetdisiplin og lite fagmiljø. Det kan potensielt også bidra til at fartøy ikke blir sendt til verft som har den mest relevante kompetansen dersom fylkene prioriterer egne verft, fremfor verft med bedre kompetanse i et annet fylke.

► **Tilnærming 3: En mer sentralisert nasjonal nettverksmodell ledet av Riksantikvaren og der sentrenes rolle som nasjonale sentre prinsipielt kan tenkes avvirket**

En positiv virkning kan være at Riksantikvarens rolle som ansvarlig for fagutviklingen for et lite umodent fagområde tydeliggjøres. Negative virkninger kan være at det innebærer en sentralisering som ikke er i tråd med den forvaltningspolitiske utviklingen der Riksantikvaren skal ha en mer overordnet rolle som fagdirektorat, og at fylkene som en følge av regionreformen har fått et større ansvar for kulturminnefeltet. En negativ virkning vil videre kunne bli at dagens fartøyvernsentresansvar for fellestjenester og fagutvikling blir utydelig, og at koblingen mellom håndverket og akademisk/antikvarisk kompetanse svekkes.

En overordnet vurdering av de tre tilnærmingene viste at de har ulike positive og negative virkninger. Vurderingene viste også at tilnærmingene i mer rendyrket form trolig verken er ønskelige eller realistiske. Vi har derfor ikke utredet de tre ulike tilnærmingene nærmere, men brukt noen av perspektivene som bakgrunn og inspirasjon for våre vurderinger og anbefalinger.

Innledningsvis i arbeidet ble det også gitt innspill på en modell med bare ett nasjonalt fartøyvern-senter med lokale enheter med utgangspunkt i dagens geografiske beliggenhet av de tre nasjonale sentrene. Denne tilnærmingen er ikke vurdert nærmere fordi det i intervjuene ble uttrykt stor skepsis til å gå videre med en slik tilnærming.

### **5.3.2 Konsolidering av BDF og NNFA med museum eller annen virksomheter**

Vi er av oppdragsgiver eksplisitt bedt om å gi en vurdering av en ev. konsolidering av BDF og NNFA med museum eller annen virksomhet. Erfaringene med konsolideringen av HFS med Hardanger og Voss museum er ifølge informantene positive. Erfaringen tilsier at det kan bidra til å styrke fartøyvernet når det gjelder koblingen mellom forskning (det akademiske historiske) og tradisjonshåndverk, styrke formidlingen knyttet til fartøyvern og styrke og stabilisere økonomien ved fartøyvern-sentret.

Hvorvidt en konsolidering med museum eller annen virksomhet er ønskelig er det opp til styrene for stiftelsene og andre berørte parter å vurdere. Basert på intervjuer i noen fylker, BDH og NNFA, synes det å være lite aktuelt med en konsolidering. Et argument som fremføres er at det kan være krevende å forene profesjonell drift av et verft, med det å være museum. Et annet er at det kan være økonomisk risikabelt for et museum å konsolidere inn et verft med mange ansatte. NNFA har imidlertid et styrevedtak om at senteret ønsker at Sør-Troms museum skal overta ansvaret for båtmuseet (ikke fartøyvern-sentret), og arbeider for å realisere dette.

Det er kommet innspill på at det kan vurderes om en konsolidering ev. kan begrenses til det nasjonale ansvaret for fagutvikling (fellestjenestene) og at verftsdelene muligens kan stå utenfor, for eksempel som egne AS (for eksempel eid av de samme som eier museene).

Vår vurdering er at en konsolidering kan bidra positivt til den langsiktige fagutviklingen, men er ingen garanti for en slik utvikling. Dette handler også om man klarer å utnytte synergiene mellom fartøyvernet og museet gjennom god ledelse, styring, kompetanse, samhandling og tilstrekkelige ressurser.

### 5.3.3 Nærmere om roller- og ansvar for fellestjenester

Basert på problemanalysen, vurderer vi at det ikke er behov for å gjøre grunnleggende endringer i organiseringen av fartøyvernet, men først og fremst å tydeliggjøre og få en felles forståelse av roller og ansvar blant aktørene, og etablere bedre samarbeidsstrukturer for å få utnyttet kompetansen og ressurser.

I vår anbefaling legger vi til grunn at den kompetansen og erfaringen som er bygd opp ved de tre nasjonale fartøyvernsentrene må tas vare på og videreutvikles. Dette bør i størst mulig grad skje innenfor rammen av regionreformen når det gjelder roller og ansvar på kulturminnefeltet. Fylkeskommunen og Sametinget har fått et utvidet ansvar på kulturminnefeltet og Riksantikvarens rolle som fagdirektorat er tydeliggjort. De nasjonale fartøyvernsentrene er organisert som stiftelser med eget styre som har det samlede ansvaret for sentrenes utvikling og drift, herunder nasjonale oppgaver knyttet til fellestjenester.

Vi utdyper dette i de neste avsnittene.

#### De nasjonale fartøyvernsentrene ansvar for fellestjenester

Vi legger til grunn at de nasjonale fartøyvernsentrenes fortsetter som i dag, det vil si som stiftelser med sine respektive formål og egne styrever. Som påpekt i problemanalysene har sentrene ulike forutsetninger for å levere, og dette bør også ha implikasjoner for hva de kan forventes å levere innenfor fellestjenestene.

Styrene ved sentrene bør som en del av sitt ansvar for sentrenes utvikling og drift, også være tydelige på om og hvordan senteret kan påta seg oppgaver som mottakere av midler over post 75. Som nasjonale fartøyvernsenter bør sentrene ha strategier og planer, som skal støtte opp om fagutviklingen i et langsiktig perspektiv. Etter vår vurdering bør det være dialog mellom Riksantikvaren og styrene om disse overordnede og strategiske spørsmålene.

Riksantikvaren bør også kunne kreve at sentrene i sine søknader om midler fra post 75 kan vise til strategier og planer som dokumenterer at de jobber systematisk og langsiktig med fagutviklingen. Planer bør være realistiske mht. hva styrene mener sentrene har mulighet for å levere på. At fartøyvernsentrene har ulike forutsetninger for å kunne levere på fellestjenestene bør også gjenspeiles i planer og strategier og som grunnlag for søknader over post 75.

Vi har sett at konsolidering med museum kan være et grep for bedring av økonomien ved fartøyvernsentrene. Generelt bør fartøyvernsentrene lete etter flere økonomiske ben å stå på. Både HFS og NNFA tilbyr allerede tjenester knyttet til bygningsvern. BDF tilbyr sine håndverks-tjenester knyttet til gammelt togmateriell. Det er positivt. Man kan også se for seg at sentrene i større grad tilbyr sine tjenester i andre regioner i landet eller i utlandet.

#### Fylkeskommunens rolle etter regionreformen

Fylkeskommunene har i dag, som ledd i overføringen av oppgaver innen fartøyvernet, ansvar for å følge opp og utnytte den samlede kompetansen på fartøyvernet i regionen på linje med øvrig kulturminnevern. Som ledd i overføringen av ansvar er det også forventet at fylkeskommunene, Sametinget og kommunene skal spille en sentral rolle for å tilrettelegge for samarbeid og kunnskapsutveksling mellom lokale håndverksmiljø og de tre fartøyvernsentrene. Dette også som et ledd i fylkeskommunenes ansvar for å styrke samfunnsutviklerrollen.

I denne sammenheng er post 74 et viktig virkemiddel for fylkeskommunene og Sametinget. Hvordan regionalforvaltningen følger opp og bruker handlingsrommet som tilskuddsordningen gir for å ta vare på vernede og fredede fartøy, stimulere frivilliges innsats og opprettholde kunnskapen om eldre håndverk og teknikker knyttet til tre- og stålfartøy, er vesentlig for måloppnåelsen for det samlede fartøyvernet. Erfaringene med at fylkeskommunene har overtatt forvaltningen av posten er



foreløpig begrenset da de først fikk ansvaret fra 1.1.21 og det er for tidlig å si noe om konsekvensene, jf. vår vurdering i kapittel. Vi anbefaler at det gjennomføres en evaluering av tilskuddsposten i løpet av noen år. Denne evalueringen bør blant annet ta for seg konsekvensene av overføringen av tilskuddsposten til fylkeskommunene.

Selv om det på kort sikt synes å værefor lite aktuelt å konsolidere BDH og NNFA med museum eller annen virksomhet (jf. avsnitt 5.3.2), kan regionreformen og fylkeskommunenes utvidede ansvar for kulturminnefeltet også stimulere en slik utvikling.

Vår anbefaling er at fylkeskommunene og Sametinget bør ha oppmerksomhet på hvordan de kan bidra til å utvikle fartøyvernet gjennom et regelmessig samarbeid med fartøyvernssentrene og andre aktører i regionen. Dette vil også bidra til å utvikle fylkeskommunes egen kompetanse på feltet og over tid gjøre den samlede nasjonale kompetanse på fartøyvernet mer robust. I denne sammenheng er bruken av post 74 et viktig virkemiddel.

### **Riksantikvarens rolle som fagdirektorat**

Riksantikvaren skal som ledd i regionreformen rendyrke sin rolle som fagdirektorat, og har definert at følgende roller inngår i Riksantikvarens som fagdirektorat: fagpolitisk rolle, myndighetsrollen, ekspert- og rådgivningsrollen, samfunnsaktørrollen og systemrollen.<sup>18</sup>

Basert på problemanalysen synes det å være behov for å klargjøre og få en felles forståelse av hvordan Riksantikvarens rolle som fagdirektorat kan ivaretas på en mer overordnet måte på fartøyvernfeltet.

Når det gjelder den fagpolitiske rollen har Riksantikvaren et overordnet ansvar for deling av statlige tilskudd og utforming av fagstrategier for bevaring, bruk og utvikling av kulturmiljø, herunder fartøyvernet. Riksantikvaren har i denne rollen ingen myndighet til å instruere de nasjonale sentrenes styrer når det gjelder utvikling av sentrene. Dette er ene og alene styrenes ansvar. Riksantikvaren har følgelig heller ikke ansvar for den økonomiske driften ved sentrene.

Når det gjelder sentrenes bidrag til fagutviklingen innen fartøyvernet, er det først og fremst innretningen på post 75 som er virkemidlet. Sentrene står i prinsippet fritt til å søke om midler fra tilskuddsordningen. Riksantikvaren må på sin side forvalte tilskuddsordningen ut fra statens økonomiregelvek og forskriften for ordningen. Når myndighetene for eksempel ønsker langsiktighet og samarbeid innenfor fagutviklingen, skal tilskuddsordningen i prinsippet forvaltes på en slik måte at den gir muligheter og insitamenter til dette.

Riksantikvaren bør antageligvis i større grad ansvarliggjøre styrene ved sentrene mht. søknader om tilskudd, resultater og måloppnåelse. Dette kan for eksempel innebære at styrene må være kjent med at dersom fartøyvernssentrene ikke kan vise til tilstrekkelig resultater og måloppnåelse, vil det ikke være gitt at virksomheten får like mye midler ved neste søknadsrunde.

### **Etablering av et nasjonalt fagnettverk som et tiltak for å styrke samarbeidet**

Som ledd i ekspert- og rådgivningsrollen skal Riksantikvaren blant annet være pådriver for utvikling og deling av kunnskap og forskning i kulturmiljøforvaltningen og være en videreformidler av prioriterte behov og utfordringer i kulturmiljøforvaltningen. Videre skal Riksantikvaren som ledd i systemrollen være pådriver for effektiv samhandling. Vår anbefaling er at Riksantikvaren bør ta et tydeligere ansvar for å legge til rette for å styrke samarbeidet om fagutviklingen mellom aktørene på fartøyvernfeltet, de nasjonale fartøyvernssentrene, fylkeskommunene og andre relevante kompetansemiljøer.

---

<sup>18</sup> Riksantikvarens strategi 2021–2025

Et konkret forslag kan være å etablere et nasjonalt fagnettverk, etter inspirasjon fra museumsnettverkene som koordineres og fasiliteres av Riksantikvaren. Deltakere i et slikt faglig nettverk vil være sentrale aktører på fartøyvernfeltet: de nasjonale fartøyvernsentrene, regionalforvaltningen og andre kompetansemiljøer. Hensikten vil være å styrke den systematiske og langsiktige fagutviklingen og formidlingen på fartøyvernfeltet og samarbeidet mellom sentrale aktører. Det kan eksempelvis legges til rette for systematisk kunnskapsdeling og utvikling mellom aktørene i nettverket, stimulere til samarbeid og utnyttelse av den samlede kompetansen, bidra til erfaringsutveksling, metodeutvikling og videreutvikling av virkemiddelbruk/tilskudsforvaltning mv. Eksempelvis vil et slikt nettverk også kunne bidra til å utvikle en felles forståelse av hva som er aktørenes roller og ansvar for det samlede fartøyvernet. Videre kan det være en viktig arena for erfaringsdeling knyttet til hvordan fylkeskommunene og Sametinget arbeider med å utvikle fartøyvernet regionalt.

Aktører som får støtte over post 75 vil være naturlig å invitere inn i et slikt nettverk. Nettverket kan ta i bruk både fysiske og digitale møteplasser og verktøy for utvikling av feltet. Formål, mandat og deltakere og arbeidsform i et slikt nasjonalt fagnettverk bør ev. vurderes nærmere. Selv om et slik nettverk ikke vil være direkte sammenliknbart med de mange nettverkene som er etablert i museumssektorene, vil vi anta at det like fullt kan være nyttig for Riksantikvaren å bygge på de erfaringene som Kulturrådet har gjort. Dette handler blant annet om hvilket ansvar som bør ligge til en rolle som koordinator og tilrettelegger for et slikt nettverk, og om det kan være aktuelt å bidra med noe økonomisk støtte for å kunne delta i nettverket fra ev. kommersielle og frivillige aktører.



# Vedlegg – Intervjuguide

## Utredning om organisering av fartøyvernssentrene

### Intervjuguide – direktør/daglig leder/avdelingsleder/styreleder

Riksantikvaren har satt i gang en utredning av organiseringen av de tre nasjonale fartøyvernssentrene. Utredningsoppdraget utføres av Agenda Kaupang. Utredningen skal ta se på fordeler og ulemper knyttet til organiseringen og driften av fartøyvernssentrene. Utredningen skal også vurdere behovet for endringer i Riksantikvarens rolle og virkemiddelbruk overfor fartøyvernssentrene. Utredningen gjøres med bakgrunn i at fartøyvernssentrene er et virkemiddel for å nå nasjonale målsettinger ved å være sentrale kunnskapsinstitusjoner både teoretisk og praktisk innenfor kulturminnevernet. Det er en målsetting at fartøyvernssentrene på mest mulig hensiktsmessige måte skal kunne dekke fartøyvernets behov, innenfor de juridiske og økonomiske rammene som er tilgjengelige.

Agenda Kaupang gjennomfører intervjuer med ulike aktører for å få frem synspunkter og vurderinger omkring organiseringen av fartøyvernssentrene. Dette vil danne et viktig datagrunnlag for utredningen.

Du svarer kun på spørsmål du har kjennskap til ut fra ditt arbeid med fartøyvern. Svarene du gir vil bli behandlet fortrolig av Agenda Kaupang. Dersom det er synspunkter/sitater som lett kan identifiseres til en person vil vi be vedkommende om sitatsjekk. Gi oss beskjed om det er informasjon du ønsker at vi skal behandle med ekstra varsomhet.

## 1 Informasjon om informantene

- ▶ Navn, stilling og organisasjon
- ▶ Kort om erfaring med fartøyvern og fartøyvernssentrene
- ▶ Har informanten ev. kommentarer til oppdraget

## 2 Kort om fakta om det enkelte fartøyvernssenter (gjelder spørsmål til administrativ ledelse ved senterne)

Kan du som administrativ leder/styreleder gi et overblikk av hvordan senteret er organisert og styrt iht. spørsmålene under. I etterkant av intervjuet ønsker vi å få tilsendt relevant skriftlig dokumentasjon på de nevnte spørsmålene, så langt dette foreligger;

- ▶ Overordnet om dagens organisasjonsform (stiftelse som organisasjonsform, hvem er stifterne, stiftelsesvedtekter)
- ▶ Om styret; oppnevning, sammensetning, ansvar og rolle (styreinstruks, og referater fra styremøter siste 2 år)
- ▶ Administrativ ledelses ansvar og rolle (instruks for daglig leder/direktør)
- ▶ Antall ansatte og årsverk, fordeling håndverkere og administrativt ansatte
- ▶ Oversikt over kompetanse (formell fagbakgrunn og realkompetanse for ansatte)
- ▶ Oversikt over tjenester som leveres til ulike brukere (fellestjenester og verftsdelene)
- ▶ Intern organisering (organisasjonskart som viser fordeling av ansatte og kompetanse på enheter)
- ▶ Finansiering av senteret og økonomi/finansieringskilder (utvikling over tid, regnskap siste 5 år)
- ▶ Oversikt over viktige faglige og økonomiske samarbeidspartnere
- ▶ Overordnet om oppnådde resultater (årsrapporter for senteret som helhet og rapporter for post 75 til Riksantikvaren siste 5 år)

### 3 Overordnede nasjonale mål for fartøyvernet og fartøyvernssentrene

Fartøyvernet er en integrert del av det regionale kulturminnevernet og skal bidra til verdiskaping (jf. visjon i nasjonal verneplan 2020–2024). Fartøyvernssentrene skal ifølge planen utgjøre sentrale kunnskapsinstitusjoner, både teoretisk og praktisk. De er viktige samarbeidspartnere for forvaltningen og de frivillige, og sentrale kunnskapsformidlere for andre verft og båtbyggerier.

I plan for fagutvikling 2020–2023 har Riksantikvaren og fartøyvernssentrene i felleskap utarbeidet fem overordnede mål for arbeidet med fagutvikling i fartøyvernet knyttet til følgende områder: 1) Fagfeltet fartøyvern, 2) Formidling, 3) Kunnskap og forskning, 4) Fellestjenestene og 5) Fartøyvernssentrene – økonomi og organisasjon. For utdyping av målene se vedlegg 1.

- ▶ Er det formulert andre mål (tilleggsmål) for det fartøyvernssenteret du kjenner til, ev. hvilke mål?
- ▶ Har du kommentarer til mål for fartøyvernssentrene?
- ▶ Er det behov for å tydeliggjøre målene for hva fartøyvernssentrene skal bidra med, og har du ev. forslag til dette?

### 4 Hva fungerer bra og hva er utfordringer med dagens organisering for å kunne nå mål for fartøyvernssentret/sentrene?

I lys av hva som er målet med fartøyvernssentrene; hva er din vurdering av hva som fungerer bra, og hva som er de viktigste utfordringene når det gjelder momentene nedenfor:

- ▶ Om roller og ansvar er avklarte og hensiktsmessige
  - Om styrets og administrasjonens strategiske rolle som utvikler av senteret i lys av store endringer på området fartøyvern/kulturminnevern
  - Internt ved senteret (inkl. forholdet mellom administrativ ledelse og styret og internt mellom verftsdelene og fellestjenestene)
  - Mellom sentrene
  - Mellom sentret, Riksantikvaren og Klima- og miljøverndepartementet
  - Mellom sentret og andre tilskuddsgivere (og for Hardanger også forholdet til museet)
- ▶ Om sentret/sentrene har kompetanse til å ivareta fellestjenester og verftsdelene med utgangspunkt i fartøyvernets behov, og hvordan fag- og kompetanseutvikling/rekruttering foregår
- ▶ Om den interne driften ved senteret
  - Ser du mulige forbedringspunkter mht. den interne driften?
  - Synspunkter på betydningen av at kompetanse og organisering av fellestjenester og verftsdelene er noe ulik ved sentrene?
- ▶ Om det samarbeides med relevante aktører på en formålstjenlig og effektiv måte?
  - Internt ved senteret og mellom administrasjon og styre
  - Mellom sentrene
  - Med Riksantikvaren, og fylkeskommunen
  - Med andre aktører (eksempelvis faginstitutioner)
- ▶ Om finansiering/økonomi knyttet til fellestjenesten, verftsdelene og helheten ved sentret er forutsigbar, tilstrekkelig og langsiktig nok
- ▶ Hvordan organisering, styring og kompetanse og drift av sentrene samlet sett har virket inn på resultater og måloppnåelse (jf. mål i pkt. 4 over) ved senteret/sentrene?
- ▶ Andre forhold med betydning for måloppnåelsen (jf. mål i pkt. 4) ved sentret/sentrene?

## 5 Innspill på framtidige modeller for organisering av fartøyvernssentrene

I oppdraget skal vi vurdere alternative modeller for organisering av fartøyvernssentrene som virkemiddel for å dekke fartøyvernets behov og nå nasjonale mål på fartøyvernområdet.

Vi ønsker dine innspill på positive og negative virkninger med ulike modeller. Med positive og negative virkninger tenker vi på hvilke virkninger en annen organisering vil kunne ha for eksempelvis måloppnåelse (jf. pkt. 4) roller og ansvar, økonomi/kostnader, kvalitet i tjenestene, fagutvikling, omstillingsevne, arbeidsmiljø mm. Hva er dine vurderinger av følgende modeller:

1. Dagens organisering med tre sentre, men med mer forpliktende samarbeid mellom sentrene? Hva vil kunne være mulige positive og negative virkninger av en modell med mer forpliktende samarbeid?
2. Konsolidering med museum? (Gjelder Bredalsholmen og Nordnorsk). Hva vil kunne være mulige positive og negative virkninger av en konsolidering med museum?
3. Organisering med ett fartøyvernssenter med tre lokasjoner (Bredalsholmen, Hardanger, Nordnorsk fartøyvernssenter)? Hva vil kunne være mulige positive og negative virkninger av en slik modell?
4. Andre innspill på prinsipielle organisasjonsmodeller (tilknytningsformer) som bør vurderes nærmere?

Avslutningsvis: Er det behov for justeringer/endringer på systemnivå mellom aktørene?

- ▶ Har du synspunkter på om det er behov for justeringer/endringer i rolle og ansvarsfordeling på systemnivå, dvs. mellom Klima- og miljøverndepartementet, Riksantikvaren, fartøyvernssentrene, fylkeskommunene og andre bidragsytere? Ev. hvilke justeringer/endringer? Hvilke positive eller negative virkninger vil en ev. justering/ending kunne ha?

## 6 Eventuelle avsluttende kommentar

- ▶ Har du andre avsluttende kommentarer til temaet som du ønsker å formidle?



## AGENDA KAUPANG

Agenda Kaupang bidrar til omstilling og utvikling av offentlig sektor. Vi bistår ledere og medarbeidere med faktabaserte beslutningsgrunnlag og effektivisering av prosesser. Agenda Kaupang gjennomfører analyser og rådgiving innen ledelsesutvikling, styring, økonomi, organisasjonsutvikling og digitalisering.