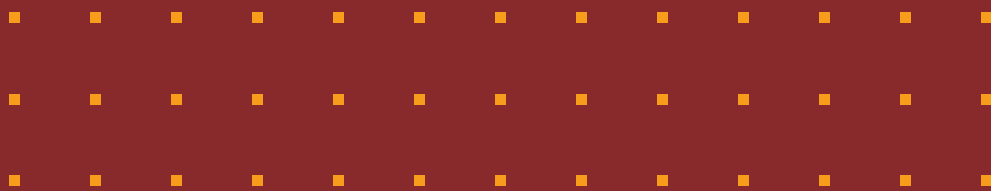


Regionalt fartøyvern

Evaluering av overføringsmodellen

2009



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Innhold

Del 1 Samandrag og konklusjon	3
1.1 Fartøyvern i regional sektor	4
1.2 Oppdraget – føremål med evalueringa	6
1.3 Metode	6
1.4 Løyvingar – utvikling av tilskotsnivå til fartøyvern	7
1.5 Utvikling av tilskotsnivå til fylka i prøveperioden	7
Del 2 Fartøyvern i dei ulike fylka	8
2.1 Regionalt ansvar og engasjement	8
2.2 Hordaland og Vest-Agder	9
2.3 Rogaland og Sogn og Fjordane	11
2.4 Aust-Agder og Møre og Romsdal	12
Del 3 Svar frå undersøkingane	13
3.1 Fylkeskommunane	13
3.2 Fartøyeigarar/brukarar	15
3.3 Sentrale organisasjonar og aktørar	16
3.4 Vurdering av svar på spørjeundersøking og intervju	18
Del 4 Økonomi i fartøyvernet	19
4.1 Tilskot frå Riksantikvaren samanlikna med fylkeskommunane	19
4.2 Fylkeskommunale tilskot	20
Del 5 Avsluttande merknader	21
5.1 Opparbeiding av kompetanse og kapasitet i fylkeskommunane (2003-2008)	21
5.2 Fagleg samordning mellom Riksantikvaren og fylkeskommunane	21
5.3 Avlasting av Riksantikvaren	22
Del 6 Vurdering av måloppnåing	23
Vedlegg	25
Liste over informantar	25
Litteratur	26

Del 1 Samandrag og konklusjon

Regionalt fartøyvern er i utforming, og prøveperioden for overføringsmodellen i fartøyvernplanen for Savos-regionen (Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn- og fjordane, og Møre og Romsdal) vart avslutta i 2009. På oppdrag frå Riksantikvaren har Hordaland fylkeskommune utarbeidd ei evaluering av ordninga.

I tråd med Savos-planen frå 1998 vart det etablert ei prøveordning med delegering av tilskotsfordelinga i nnanfor fartøyvernfeltet til enkelte av fylkeskommunane. Ordninga tok til i 2001 og intensjonen var at fylkeskommunale løyvingar til verneverdige fartøy skulle utløyse tilsvarande statlege midlar. Beløpet skulle overførast til fylkeskommunen på same måte som for regionale kulturminnetiltak.

I følgje planen var ordninga open for alle fylkeskommunar i landet, men Savos-regionen vart sett som forsøksområde. Overføringsmodellen er det første forsøket i Noreg der ein delvis delegerer dette forvaltingsansvaret frå statleg til fylkeskommunalt nivå. Kvar enkelt fylkeskommune kunne sjølv bestemme ambisjonsnivået, og ordninga føresette ikkje at alle fylkeskommunane deltok. Fylkeskommunane i Vest-Agder, Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane har følgd intensjonane i planen, medan Aust-Agder trekte seg ut etter førebuingssfasen. Møre og Romsdal fylkeskommune valde å ikkje slutta seg til planen.

Gjennomgang av fylkeskommunal og statleg saks handsaming, intervju med brukarar, interesseorganisasjonar og museum, syner at fylkeskommunane brukte fartøyvernplanen for Savos-området til å utvikle politisk ambisjonar i oppstarten av prøveprosjektet, og følgde opp feltet i saksutgreiingar og løyvingar frå politiske utval. Planen er gjennomgåande implementert både politisk og administrativt i fylkeskommunane. Dei totale økonomiske rammene for fartøyvernet er vesentleg auka med ordninga i og med at fylkeskommunane har gjort årlege løyvingar frå eige budsjett, tilsvarande

Riksantikvaren sine overføringar.

Gjennom overføringsmodellen har fylkeskommunane engasjert seg sterkare i fartøyvernet enn tidlegare gjennom politiske vedtak, auka personalressursar, tett kontakt med fartøyeigarar, og ved å initiere eller medverke i faglege seminar og arrangement. Riksantikvaren har vidare fått avlastning med oppfølging av enkeltprosjekt. Ordninga har vist at fylkeskommunane kan vere ein god reiskap for å nå nasjonale mål i fartøyvernet.

Spørjeundersøkinga til fartøyeigarar i Hordaland og Vest-Agder viser at overføringsmodellen har vore positiv frå brukarane sitt synspunkt med lettare tilgang til informasjon, faglege nettverk, og auka sjansar for midlar frå privat næringsliv, bankar og fond. Frå eigarane sitt syn har ordninga stimulert den allmenne interessa for fartøyvernet. Enkelte uttalar at deira fartøy i det heile ikkje ville eksistert utan hjelp frå fylkeskommunane. Gjennom direkte kontakt har fartøyeigarane fått lettare tilgang til forvaltninga.

“Overrissingseffekten”, der mange fartøy med stor dugnadsinnsats har fått mindre tilskot som stimulans, har vore prioritert i tildelingane. Stimuleringsmidlar har vore viktig for å halde mange fartøy i forsvarleg stand, eventuelt i drift, inntil dei har nådd fram i køen mot finansiering av større tiltak. Samstundes har fylkeskommunane vore merksame på trongen for kontinuitet i løyvingane til store, økonomisk krevjande istandsetjingsoppgåver – der målet er å få slutført prosjekt utan avbrot.

Frå prøveprosjektet vart starta opp og fram til i dag, har storleiken på løyvingane til fordeling innan forsøksordninga vore konstant, mens dei faste statlege midlane har auka frå 19 til 42 mill. kroner. Det vart for 2009 i tillegg løyvt 10 mill. kroner gjennom regjeringa si krisepakke.

Evalueringa viser at den regionale interessa og verdsetjinga av fartøyvern er styrka i dei fylka som har delteke

i prøveordninga. Dei politiske føringane gjev eintydige signal om vidareføring og utvikling av det regionale fartøyvernet.

Det ligg faglege vinstar der fagmiljø i og utanfor forvaltninga, t.d. der bygnings- og fartøyvern kan sjåast i samheng og gje viktige synergjar. Fylkeskommunane ser at delegering av forvaltningsansvar innan fartøyvern bør samsvare med ordninga innan vern av faste kulturminne frå nyare tid.

Evalueringa påviser at det regionale fartøyvernet er styrkt gjennom oppfølginga av Savos-planen.

Konklusjonar:

- 1. Overføringsmodellen har styrka og motivert til større regional innsats i fartøyvernet.**
- 2. Overføringsmodellen har styrka regional fagkompetanse på fartøyvern.**
- 3. Overføringsmodellen har gitt betre samhandling mellom nasjonalt og regionalt nivå.**
- 4. Overføringsmodellen har gjeve betre kontakt med frivillig sektor.**
- 5. Overføringsmodellen har tilført fartøyvernet auka midlar.**



Verna fartøy i Osterfjorden

1.1 Fartøyvern i regional sektor

Fartøyvernfeltet vart i norsk samheng seint til ein del av det øvrige kulturminnevernet. Omsynet til flytande fartøy vart teke inn i kulturminnelova i 1992, medan lovheimla vern tidlegare kun omfatta fartøy som låg i jorda eller under vatn. Etter lovendring i 2000 vart det mogleg å freda fartøy eller båtar med særleg kulturhistorisk verdi. Sidan 2000 er fem fartøy freda. Til samanlikning er det 5950 ståande freda bygningar unnateke kyrkjer.

Ansvar for fartøyvernfeltet med heimel i kulturminneloven er delegert frå Miljøverndepartementet til Riksantikvaren som utøver fartøyvernpolitikken gjennom planlegging, vedtak etter kulturminnelova og tilskotsforvaltning. Ulike prosessar, mellom anna initierte i kulturminnemeldinga "Leve med kulturminner", Stortingsmelding nr 16 (2004 – 2005), er bakgrunn for beslutninga om å utarbeide nasjonal verneplan for fartøy. Her er mellom anna organisering av kulturminneforvaltninga, delegering av mynde, tilskotsforvaltning og kontakten med frivillig sektor sentrale tema. Fylkeskommunane er regional styresmakt med mynde etter kulturminnelova og med sentrale arbeidsoppgåver knytt til forvaltning av nyare og eldre tids kulturminne. Delegering av ansvar på same vis for fartøyvernet til regionale kulturminnestyresmakter har lenge vore diskutert. Samarbeidsrådet for Vest- og Sørlandet, Savos, gjennomførte ein fartøyvernkonferanse i Kristiansand 17. og 18. september 1998. Her vart det sett ned eit utval som arbeidde fram ein "Fartøyvernplan for Savos", levert av Norsk Sjøfartsmuseum. Planen er omfattande, med mellom anna ei grundig framstilling av kva fartøyvernet er, framveksten av vernearbeidet og det offentlege sine løyvingar, samt eit fylkesvis oversyn over verneverdige fartøy i Savos-området.

I Savos-planen vart det lagt fram fleire forslag for å styrke den regionale vektlegginga av fartøyvern. Planen hadde to framlegg til framtidsretta samarbeidsformer: "Savos-modellen" er eit forslag om eit stort samarbeidsprosjekt over fylkesgrensene, der ein definerte seks store fartøytypar som har vore typiske for Sør- og Vestlandet.

Denne modellen vart ikkje realisert i prøveperioden. Vi går difor ikkje nærmare inn på dette framlegget i evalueringa, mellom anna pga at sjølve Savos-samarbeidet mellom dei seks fylkeskommunane vart avvikla.

Fleire av forslaga i planen vart vanskelege å gjennomføre, truleg fordi det regionale arbeidet har hatt få felles fora å arbeide i. Det gjorde ikkje saka betre at Savos som organ opphøyrdde å eksistere. Eit forpliktande samarbeid vart difor vanskeleg å få i stand. Dermed kunne ikkje fylkespolitikarane vedta dei forslaga i planen som kravde interregionalt samarbeid på permanent grunnlag. Med dette var det berre eitt forslag som stod att – forslaget om den såkalla overføringsmodellen som kunne innførast fylkesvis.

Overføringsmodellen innebar oppretting av årlege og faste fylkeskommunale løyvingar til fartøyvernet tilsvarande ei krone for kvar innbyggjar i fylket. Løyvingane skulle løysa ut eit tilsvarande statleg bidrag frå Riksantikvaren sine fartøyvernmidlar til fylkeskommunane. Vidare fordeling skulle føregå i fylkeskommunale tildelingsprosessar.

Fylkeskommunane i Vest-Agder, Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane slutta seg til planen og har sidan delteke i prøveordninga med overføring av statlege midlar til regionalt nivå. Aust-Agder fylkeskommune vedtok å slutte seg til planen, men fekk seinare ikkje gjort oppfølgjande budsjettvedtak. Møre og Romsdal vedtok på si side å ikkje slutta seg til planen. Prøveordninga vart innført i Rogaland og Vest-Agder i 2001, Sogn og Fjordane i 2002 og Hordaland i 2003. Prøveperioden vart i Savos-planen føreslått å vare i ein periode på minst 5 år.

Overføringsmodellen er basert på ein avtale mellom dei fire fylkeskommunane og Riksantikvaren om overføring av sentrale midlar tilsvarande det fylka løyver.

Fylkeskommunane sender årlege søknader med grunnlag i vedtak frå kultur- og ressursutval. Riksantikvaren handsamar søknadane. Årleg har overføringsmodellen vore drøfta på avdelingsnivå og avdelingsleiarane har synt positive haldningar til ordninga.

Det har ikkje vore etablert styringsgruppe eller liknande for oppfølging av overføringsmodellen. Utveksling av synspunkt på korleis modellen fungerer, har skjedd



D/S Stord 1

mellom sentral og regional forvaltning utan særskilte evalueringmøte. Overføringsmodellen har så vidt ein kan sjå ikkje vore vedteke avslutta, endra eller vidareutvikla.

1.2 Oppdraget – føremål med evalueringa

For å sjå kva erfaringar ein har hausta i løpet av perioden, har Miljøverndepartementet og Riksantikvaren bede fylkeskommunane om å gjere ei evaluering av ordninga. Hordaland fylkeskommune har teke på seg arbeidet. Evalueringa legg hovudvekt på arbeidet i dei to fylka som har arbeidd lengst med feltet, Vest-Agder og Hordaland, men vil også til ei viss grad drøfte Rogaland og Sogn og fjordane, og dei Savos-fylka som ikkje innførde overføringsmodellen, Aust-Agder og Møre og Romsdal. Når det gjeld dei siste, vil ein undersøkje kva årsaka var til at ein her ikkje innførde tilskotsordninga, samt stille spørsmål om arbeidet med fartøyvern generelt i desse fylka. Møre og Romsdal er særleg interessant i denne samanhengen, fordi fylkeskommunen, trass i eigen fartøyvernplan, valde å ikkje slutte seg til Savos-planen. Evalueringa ser på samspelet mellom regional og statleg sektor. I den perioden som prøveordninga har vara, har dei statlege midlane til fartøyvern fått ein merkbar auke, medan det ikkje har vore vurdert å fordele desse midlane vidare gjennom fylkeskommunane sine tilskotsordningar. Om dette hadde gjeve andre resultat ved overføring til fordeling på det regionale nivået er eit relevant spørsmål. Strategiane i ei vidare regional satsing på fartøyvern bør vurderast i samband med ei evaluering og gje signal om endring eller vidareføring av Savos-ordninga.

Frå Riksantikvaren si oppdragsformulering:

”Riksantikvaren mener at evalueringen skal dreie seg om erfaringene som er gjort i Hordaland og Vest-Agder fylkeskommuner, samt at den så langt som mulig omfatter en vurdering av resultatene fra fylkeskommunene Rogaland og Sogn og Fjordane. Det er i tillegg ønskelig at det gjennomføres samtaler med Aust-Agder fylkeskommune for informasjon om hvorfor fylket valgte å ikke realisere deler av planen til tross for at fylket vedtok å slutte

seg til den. Det bør også etableres en dialog med Møre og Romsdal fylkeskommune for innsikt i årsakene til at fylket ikke ønsket å knytte seg til planen.”

1.3 Metode

Evalueringa prøver å gje eit oversyn gjennom å kartleggje erfaringane frå arbeidet i prøveperioden og samarbeidet mellom Riksantikvaren, fylkeskommunane i Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, og Sogn og Fjordane og frivillig sektor.

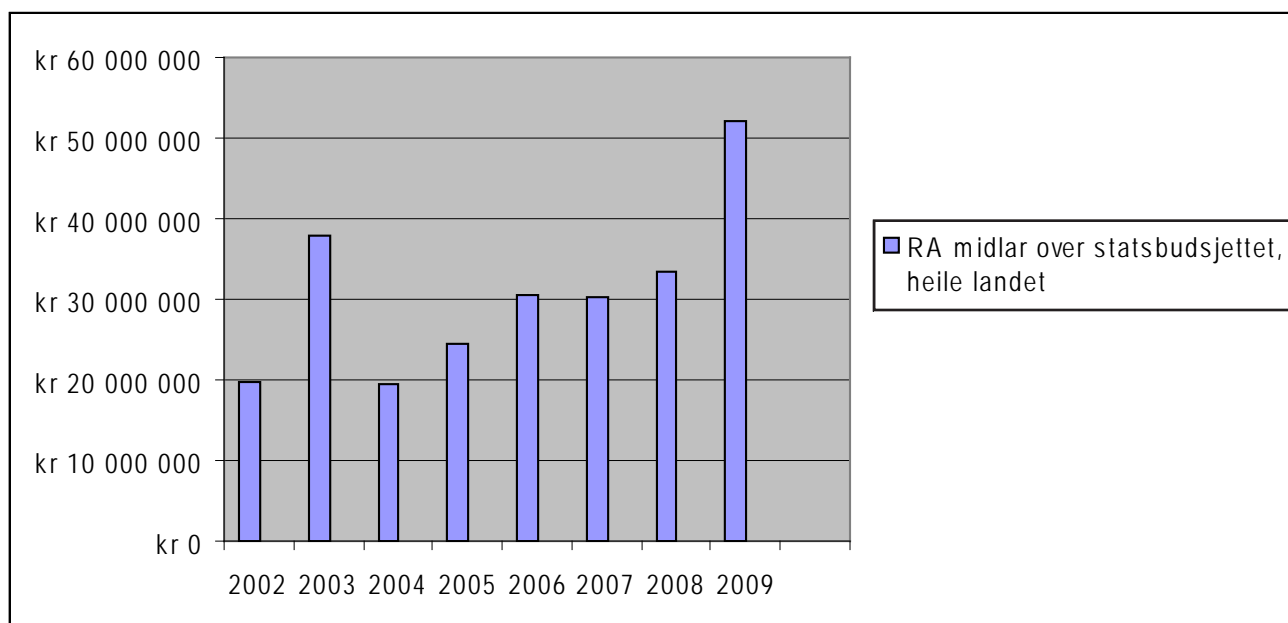
Målgruppene for ordninga har vore regional forvaltning og fartøyeigarane. Rapporten baserer seg på kjeldemateriale frå spørjeundersøkingar, møte og nærare gjennomgang av saker og politiske prosessar i Vest-Agder og Hordaland fylkeskommunar. Her er alle relevante dokument, planar og vedtak gjennomgått, og prøveprosjektet er kartlagt og drøfta i intervju med sentrale personar i forvaltninga. Kommunikasjon med dei andre ”høyringspartane” er basert på kontakt via e-post og telefonintervju. Evalueringa prøver å fange opp synspunkt frå Aust-Agder og Møre og Romsdal fylkeskommunar, sjølv om desse ikkje var med i prøveprosjektet.

Arbeider er gjort ved Kultur- og idrettsavdelinga i Hordaland fylkeskommune. Torbjørn Kaarbø var engasjert som sekretær for største delen av evalueringsarbeidet. Styringsgruppe var fylkeskonservator Per Morten Ekerhovd og spesialrådgjevar Stein Ottosen. I løpet av arbeidet har vi hatt jamleg kontakt med rådgjevar Trine Lise Wahl, seksjon for fartøy og tekniske kulturminne, Riksantikvaren.

1.4 Løyvingar – utvikling av tilskotsnivå til fartøyvern

Den politiske haldninga til vern av maritim kulturarv har endra seg sterkt dei siste tiåra. Miljøverndepartementet er ansvarleg for feltet og frå 1989 fekk Riksantikvaren delegert mynde for fartøyvernet. Etablering av organisatoriske strukturar har og påverka tilskotsnivået. For eit ungt vernefelt som det her er tale om, har utviklinga i statlege løyvingar vore særskild ekspansiv. Dei siste åtte åra har midlane auka frå kr. 19.6 til 42 mill kr. I 2010 vart det dessutan løyvd 10 mill kr i samband med den norske regjeringa sin "krisepakke". Behovet for økonomiske midlar er likevel stort, mellom anna grunna det "etteslepet" ein må ta att for å få fartøyvernet opp på eit akseptabelt nivå. Samanstilling av tilgjengelege midlar

til fartøyvern frå statsbudsjettet i perioden 2002-2009 med øyremerkte midlar til fordeling gjennom Savos-ordninga i same periode synleggjer eit misforhold. Det har vore ein sterk auke i midlar til sentral fordeling av Riksantikvaren, men dette gjeld ikkje dei løyvingane som har vore kanaliserte gjennom forsøksordninga. Tabellar og diagram syner at Riksantikvaren sine overføringar til fylkeskommunane, har vore haldne på eit tilnærma konstant kronebeløp i åtte år. Verdien av tilskota er redusert i samsvar med pris/lønnskostnader i dette tidsrommet. Dårlig samsvar mellom utviklinga av tilskotsmidlar i statleg sektor og overføringane til dei fire fylka som deltok i prøveprosjektet utgjør ei mogleg feilkjelde til forståing av effektane av forsøksordninga. I seg sjølv kan det og tilsløre at deler av bakgrunnen for auka politisk forståing for feltet kan vere godt regionalt arbeid.

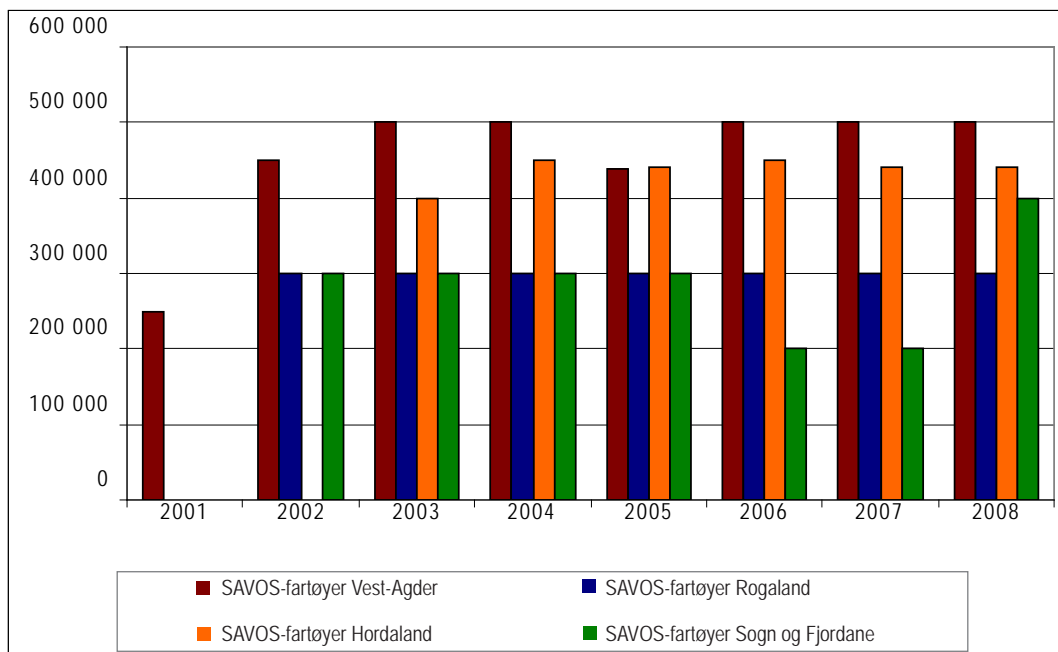


Figur 1. Midlar til fartøyvern over Statsbudsjettet i perioden 2002-2009

1.5 Utvikling av tilskotsnivå til fylka i prøveperioden

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totalt
Vest-Agder	250 000	450 000	500 000	500 000	439 000	500 000	500 000	500 000	3 639
Rogaland		300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	2 100
Hordaland			440 000	450 000	440 000	450 000	440 000	440 000	2 620
Sogn og Fjordane		300 000	300 000	300 000	300 000	200 000	200 000	400 000	2 000
Totalt	250 000	1 050 000	1 500 000	1 550 000	1 479 000	1 450 000	1 440 000	1 640 000	10 359

Fig. 2a



Figur 2 a og b. Midlar frå Riksantikvaren til fartøyvern i Savos-fylka

Del 2 Fartøyvern i dei ulike fylka

2.1 Regionalt ansvar og engasjement

Fartøyvern er ein del av det offentlege kulturminnevernet som ikkje har ein lang forvaltnings-historie. Myndesutøving og tilskotsforvaltning var lenge eit statleg ansvar. Savos-planen sette som mål at ein også skulle oppnå ei brei og tydeleg forankring på regionalt nivå.

Savos fartøyvernplan, s 56:

"Fylkeskommunene har et generelt forvaltningsansvar for vern av kulturminner og kulturmiljøer. I henhold til Miljøverndepartementets vedtak om delegering av 30. juni 1989 med endringer fastsatt 23. desember 1992, er forvaltningen av fredete områder, bygninger og anlegg tillagt den enkelte fylkeskommune.

Et tilsvarende delegeringsansvar ble ikke tillagt fylkeskommunene for fartøyers vedkommende fordi forvaltning av verneverdige fartøyer gjennom fredning den gang ikke var hjemlet i kulturminneloven. Forvaltningspraksis/forskrifter knyttet til de nye tilleggene til kulturminneloven forventes å være avklart i løpet av juni 2000. Uansett vil ikke fylkeskommunene være fritatt ansvar overfor verneverdige fartøyer. Statsbudsjettets kapittel 1429 post 60 – regionale kulturminnetiltak – skal bidra til sikring og istandsetting av kulturminner og kulturmiljøer. Disse midlene, som blir forvaltet av fylkeskommunene, kan brukes til vern av fartøyer, selv om dette i liten grad har vært praktisert. De fleste fylkeskommunene har til tross for lavt tilskotts nivå vist interesse og engasjement for å bevare verneverdige fartøyer.

Innsatsen har imidlertid vært av ulik karakter og av ulikt omfang i de forskjellige fylkene. Generelt kan man si at innsatsen særlig har vært knyttet opp mot relevante institusjoner som fartøyvernssentre, maritime museer og virksomheter av sosial-pedagogisk karakter....”

Tilslutninga til prøveordninga var eintydig i alle dei fire fylkeskommunane som vedtok å delta. Ei generell vurdering gjev grunnlag for å seie at i samtlege av desse fylkeskommunane har fartøyvernplanen og vidare arbeid vore grundig handsama og fått politisk tilslutnad. Fartøyvernplanen vart vedteke som retningsgjevande for det vidare arbeid og har på ulike vis vore prioritert og knytt mot arbeid i andre sektorar.

Det er likevel skilnader mellom politiske prioriteringar i fylkeskommunane. I Vest-Agder vart planen godt motteken frå politisk hald, og kr. 500.000,- lagt inn i budsjettet frå starten av. Føringane frå fylkespolitikarane i Vest-Agder har heile tida vore svært positive i høve prøveordninga. I andre fylkeskommunar var prosessen meir tungrodd. Fartøyvernarbeidet vart sett i gang i ein periode der fylkeskommunal økonomi vart utfordra av konsekvensane av store organisatoriske endringar, til dømes der ansvaret for helsesektoren vart flytta til regionale helseføretak. Trongen for friske pengar til fartøyvern kom dermed samstundes som dei fleste fylkeskommunane skulle dekke store, akkumulerte underskot frå sjukehusa. Velviljen var til stades, men det var vanskeleg å prioritere fartøyvernfeltet og setje av budsjettmidlar.



2.2 Hordaland og Vest-Agder

Hordaland og Vest-Agder har begge rike tradisjonar innan skipsbygging og sjøfart. Dei to fylka er svært ulike med omsyn til geografisk areal og folketal. Dette gjenspeglar seg også i talet på verneprosjekt. Begge dei to fylkeskommunane vart tidleg merksame på korleis fartøyvernfeltet måtte sjåast som ein del av det samla kulturminnevernet på regionalt nivå og sektorovergripande verksemd har styrka effekten av forsøksordninga.

Hordaland fylkeskommune

Hordaland har hatt ein stor flåte av eldre fartøy og både regional forvalting og ein stor frivillig sektor har relativt lang røynsle med fartøyvern. Seglskipet Statsråd Lehmkuhl er heimhøyrande i Bergen, noko som sette merksemd på vern av maritim kulturarv lenge før ein initierte og forma nasjonal politikk på fartøyvernfeltet.

Hordaland fylkeskommune sitt engasjement innanfor fartøyvernet var lenge eit resultat av sektoransvaret for regional kultur og kulturminnevern. Fylkeskommunen var medansvarleg for opprettinga av Stiftinga Hardanger fartøyvernssenter og har frå 1990 gjeve faste driftstilskot til institusjonen som i tråd fylkesdelplan for museum 2003-2008 vart konsolidert som ei eining i Hardanger og Voss museum. Stiftinga fekk i 1996 godkjenning av Riksantikvaren som eit av dei nasjonale fartøyvernssentra, og har seinare gjennomført talrike oppgåver. Forutan å sikre flytande kulturminne har stiftinga opparbeidd viktig kompetanse knytt til å ta vare på, vidareføra og utvikla relevant handlingsboren kunnskap. Institusjonen mottok årlege løyvingar frå Riksantikvaren til "felles-tenester" (dokumentasjon og rådgjeving), men er elles avhengig av restaureringoppdrag på verneverdige fartøy. Fast driftstilskot frå Hordaland fylkeskommune vert gjeve til fartøyvernssenteret gjennom løyvingane til Hardanger og Voss museum. Store istandsettingsoppdrag er gjort i Hardanger, og ringverknadane av dette har fått stor verknad for fartøyverninteressar. Mange fartøy er sett i stand etter antikvariske retningslinjer, mellom dei fleire nasjonalt viktige bevaringsprosjekt. Hordaland fylkeskommune, Os kommune og private partar stifta dessutan

i 1997 Oselvarverkstaden. I tillegg har fylkeskommunen vore engasjert i ei lang rekkje prosjekt som på ulikt vis har teke opp både faste og flytande kulturminne i kystområda. Samla sett kan ein derfor sjå ein innsats for fartøy og små båtar som samla har gjeve omfattande ringverknader, og som har gjeve ei tydeleg retning på det samla regionale engasjementet.

Forsøksperioden har gjeve fylkeskommunen høve til å stimulere store deler av det regionale fartøyvernet. Hordaland har i tillegg til Riksantikvaren si liste over "verneverdige skip", gjeve tilskot til fartøy med høg regional verdi. Det har dermed vore rom for å gjennomføre ein fartøyvernpolitikk med regionalt perspektiv utan at det har gått ut over ivaretakinga av nasjonale interesser. Det har og vore tildelt midlar til kompetansehevande kurs, seminar og konferansar.

Ein kan nemne fleire gode døme på korleis slike prioriteringar har fungert. Savos sin fartøyvernkonferanse i 2001 om fartøyvern og kystkultur vart halden i Bergen med Hordaland fylkeskommune som medarrangør. Under konferansen vart Kulturseksjonen (no Kultur- og idrettsavdelinga) i Hordaland oppmoda av sentrale aktørar i fartøyvernet i fylket om å engasjere seg direkte i arbeidet med å ta vare på ferja MF Skånevik, og dessutan bidra til at opparbeiding av regionale kompetansmiljø.

Hordaland fylkeskommune leia arbeidet med å sikre MF Skånevik. I samarbeid med representantar for det frivillige fartøyvernet og med god hjelp frå Museumssenteret i Salhus (no: Museumssenteret i Hordaland) vart ferja i 2005 overlevert til Stiftinga Skånevik. Fartøyet er no freda med heimel i kulturminnelova.



MF Skånevik

I 2001 arrangerte Hordaland fylkeskommune kurs i klinking med Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter som kursleiar. Tiltaket vart finansiert gjennom regionale (fylkeskommunen og fylkesmannen) og statlege midlar (Riksantikvaren). Tidlegare måtte fartøy som skulle klinkast, til Kristiansand eller Drammen. Klinking er kostnadskevande, og med dei fraktkostnadene som kom i tillegg, var ikkje dette noko god løysing. Resultatet var at mange av dei klinka platene vart erstatta med sveiste konstruksjonar. I dag er klinking ein viktig del av ordretilgangen på Dåfjorden verft i Fitjar kommune.

Hordaland fylkeskommune har dei seinare åra sett på fartøyvern og bygningsvern som del av det samla regionale kulturminnevernet og har teke initiativ til auka fagleg samarbeid mellom desse fagområda. Ein ser allereie gode resultat gjennom etableringa av sterke faglege nettverk og fellestilltak.

Vest-Agder fylkeskommune

Vest-Agder fylkeskommune byrja å arbeide aktivt med fartøyvern på 1990-talet, og er i dag eit av dei fylka i landet som satsar tyngst på fartøyvern og kystkultur. Seglskipet Sørlandet er heimehøyrande i Kristiansand, noko som har medført eit tidleg fokus på vern av maritim kulturarv i norsk samanheng. Det var truleg det første fylket i landet som tilsette ei eiga kystkulturkonsulent.

Bredalsholmen fartøyvernsenter er eit viktig regionalt kulturminnetiltak og har hatt faste tilskot frå Vest-Agder fylkeskommune frå 1996. Verksemda (i tillegg til Hardanger fartøyvernsenter og Nordnorsk fartøyvernsenter), fekk godkjenning som nasjonalt fartøyvernsenter av Riksantikvaren i 1996. Fartøyvernentra i Noreg mottek årlege løyvingar frå Riksantikvaren til felles-tenester (dokumentasjons- og rådgjeving). Bredalsholmen har omfattande kompetanse og har gjort store istandsettingsoppgåver. Ringverknadane har betydd mykje for fartøyverninteressa i Vest-Agder. Ei lang rekkje fartøy er sette i stand etter antikvariske retningslinjer, og nye, viktige verneprojekt er sett i gang dei siste åra. Vest-Agder har i sitt fartøyutval vore påpasseleg med å følgje Riksantikvaren si liste over "verneverdige skip".

Fylkeskommunen har lagt til grunn at dei har ansvar for å sikre eit representativt utval av fartøy med tilknytning til Vest-Agder. Det snart 100 år gamle dampskipet Hestmanden, under restaurering ved Bredalsholmen, er eit unikt prosjekt med høg nasjonal verdi. I alle høve er Hestmanden som sak eit spesialtilfelle som i hovudsak vert handsama av Riksantikvaren. Det er grunn til å nemne Vest-Agder fylkeskommune sitt sterke engasjement for å ta vare på fyrstasjonane som saman med fartøya er ein viktig del av det kystkulturen.

Vest-Agder har elles følgjande syn:

"Vern gjennom aktiv bruk har hele tiden stått sterkt i fylkets kulturminneforvaltning, blant annet ved at fylkeskommunen selv har engasjert kulturhistoriske fartøyer til turer og ekspedisjoner og gjennom økonomiske bidrag og deltakelse på slike - som for eksempel Gamle Oksøys og Sjøkurs sine turer til Brest og Edinburgh – som igjen kan stå som eksempler på fylkeskommunens vilje å formidle fagfeltet."

(Gunnar Eikli, Vest-Agder fylkeskommune.)

2.3 Rogaland og Sogn og fjordane

Fylkeskommunane i Rogaland og Sogn og Fjordane har i noko mindre grad vore opptekne av å forme eigen politikk på fartøyvernfeltet. Det kan likevel vere grunn til å merka seg at svært mange fartøy i desse fylka får del i løyvingane frå overføringsmodellen. Totalt vil ein difor vurdere fartøyvernet i desse to fylka til å vere i samsvar med nasjonale målsettingar og med ein tydeleg regional profil som har gjeve framgang for fartøyvernet.

Rogaland fylkeskommune

Etter prøveperioden med overføringsmodellen har erfaringane i Rogaland vore positive. Det synast som om aktivitetsnivået for de verneverdige fartøya i Rogaland har auka i dei åra Savosmodellen har eksistert. Ikkje minst har midlar frå Riksantikvaren utløyst fylkeskommunale løyvingar.

Opphøveleg var dei fylkeskommunale midlane på kr. 300.000,-. For 2009 har denne løyvinga auka til kr. 650.000,-.

Verneverdige fartøy i Rogaland femner vidt både med omsyn til type og alder. Ekstra midlar utløyser mange og nye prosjekter og fartøya ligg godt synlege i sentrum av Stavanger, Sandnes og Haugesund til liks med mindre tettstader. Fartøya får slik uvurderleg formidlingsverdi.

Auken av midlar, som skuldast Savosmodellen, har styrka den samla interessa for kystkultur, ikkje minst gjennom å utløyse ekstra dugnadsinnsats. Fartøya vert haldne betre i stand og står fram som velstelte og verdige representantar for sjøfarten og kystkulturen. Ekstra interesse frå publikum gjer at fartøya vert innleide i større grad. Positiv merksemd gjev fleir midlar til drift og fartøya vert aktive og meir synlege. Dei deltek på ulike store arrangement rundt i fylket og får mykje merksemd.

At midlar fra Riksantikveren løyser ut pengar frå fylkeskommunen vert av fartøyeigarane oppfatta veldig positivt. Samstundes har fartøyeigarane lettare for å ta kontakt med fylkeskommunen enn Riksantikvaren. I dei siste åra har kontakten blitt tettare, både ved at det er lett for fartøya å ta kontakt med fylkeskommunen, men og motsett veg. Fylkeskommunen tek ofte sjølv kontakt for å diskutere igongsette og framtidige tiltak. Dermed får ein betre oversyn over arbeidet og fremtidig pengebehov.

(www.rogfk.no)

"Ni veteranskip får midler til fartøyvern.

Fylkeskommunen og Riksantikvaren gir 300.000 kroner hver til fartøyvern i Rogaland i år. Ni skip, spredt over store deler av fylket, får støtte til nødvendig vernearbeid. M/S Riskafjord II er vernet av Riksantikvaren. Skipet ble våren 2002 sertifisert for en ny femårsperiode. M/S Riskafjord II får 110.000 kroner i støtte M/S Rogaland ble bygget i 1929 ved Stavanger Støberi & Dok og er godkjent av Riksantikvaren som verneverdig skip. M/S Rogaland får 100.000 kroner i støtte til arbeidet.

Gamle Salten ble bygget ved Trosvik Mekaniske, Brevik i 1951 Gamle Salten får 60.000 kroner i støtte til videre arbeid med lugarene og 2. klasse dekksalng. M/B Flink har hatt Obrestad Havn som base siden den ble bygget i 1937 (...) M/B Flink får 40.000 kroner i støtte til ferdigstilling av restaureringsarbeidene. LS Tananger ble bygget i Farsund i 1930 LS Tananger får 60.000 kroner i støtte til videreføring av restaureringsarbeidene. Losskøyta Utsira var stasjonert på Utsira i perioden 1940-1981. Losskøyta Utsira får 80.000 kroner i støtte til restaurering. Rekestråleren M/S Rima ble bygget på Lista i 1961 M/S Rima får 50.000 kroner i støtte til restaurering. Kaia er en hønerøyskøyte med ukjent byggeår og –sted. Trolig den eneste eksisterende av sitt slag. Kaia får 50.000 kroner i støtte til ferdigstilling av bysse og maskinrom samt montering av nødvendig navigasjons- og sambandsutstyr. Hardangerjakten Johanne Karine har vært i Stiftelsen Haugesjøens eie siden Johanne Karine får 50.000 i støtte til nye seil samt til reparasjon av råteskader i rekke og skanseledning.”

Sogn og Fjordane fylkeskommune

”Verneverdige fartøy i fylket. Dei kulturhistoriske minnesmerka etter menneskeleg verksemd langs kysten var i ferd med å forsvinne, samtidig med at interessa for kulturhistoria i kyst-Norge vaks. Kystkultur vart eit omgrep, der blant anna eldre verneverdige fartøy fekk ei viktig rolle som kulturminne. Sogn og Fjordane er eit kystfylke, og med dei lange fjordane som strekk seg på tvers i fylket er det ikkje vanskeleg å forstå at ferdsel til sjøs har vore svært viktig. Ein viktig målsetjing i fartøyvernearbeidet er å kunne ta vare på fartøy som er representativ for vår kystkultur. Utvalet skal difor bestå av ulike fartøytypar i høve til konstruksjon og funksjon. Det er dermed ei oppgåve å finne fram til båtar som representerer eit breitt spekter av utvalskriteria som alder, autentisitet, geografisk opphav, form og funksjon. Fartøyvernet skal representere fartøy knytt til ulike verksemdar i vår kystkultur, som fraktfart, fiskeri, handel og samferdsel.”
(www.sjf.no)

2.4 Aust-Agder og Møre og Romsdal

Aust-Agder og Møre og Romsdal fylkeskommunar deltok i Savos-samarbeidet og var begge inne med tilskot til utvikling av fartøyvernplanen. Etter planen vart lagt fram, gjorde Aust-Agder vedtak i mai 2002 om å slutte seg til planen, vurdere å opprette eigen post for tilskot til fartøyvern i budsjettet året etter, og etablere samarbeidsavtale med Riksantikvaren etter overføringsmodellen. Etter at dette vedtaket vart gjort, valde likevel Aust-Agder å ikkje slutte seg til ordninga. Grunnen var at det ikkje lukkast å innarbeide nokon post til fartøyvern i budsjettet for 2003, slik ein la opp til i vedtaket.

Møre og Romsdal er det einaste av dei seks fylka i Savos som har utarbeidd ein eigen fartøyvernplan, alt i 1987. Fylkeskommunen la ned mykje arbeid i dette verneområdet, mellom anna planar for utvikling av Mellomverftet i Kristiansund, til eit aktivt fartøyvernssenter. På det tidpunktet det var aktuelt å slutte seg til overføringsmodellen, vart Møre og Romsdal gjeve status som prøvefylke for samanslåing av regional forvaltning (fylkesmann og fylkeskommune). Dei sto difor overfor ei stor omstilling. Fylket hadde heller ikkje eigen post til fartøyvern lenger, og fekk dermed problem med å oppfylle krava til eigendel.



MS Midthordland

Del 3 Svar frå undersøkingane

I perioden januar-februar 2009 vart det gjennomført intervju med tilsette i offentleg forvaltning og andre partar som på ulike vis er engasjert i fartøyvern. Arbeidet er utført på telefon, pr. e-post og med seks arbeidsmøte. Utvalet av fartøyeigarar/museum og andre instansar, er gjort i samråd mellom fylkeskommunane i Hordaland og Vest-Agder. (for liste over desse, sjå vedlegg)

3.1 Fylkeskommunane

1. Nokre fartøy er ikkje sett verneverdige frå nasjonalt plan, men er av stor interesse på lokalt/regionalt plan. Har overføringsmodellen hatt noko å seia for slike prosjekt?

2. Kva har vore avgjerande for prioritering av fartøyvernmidlane i det einkilde fylke?

3. Korleis og på kva plan har fylkeskommunen behandla fartøyvernposten?

4. Har fylkeskommunane andre prioriteringa for fartøyvern enn Riksantikvaren?

5. Har fylkeskommunane utvikla andre tilnæringsformer til fartøyvernet i prøveperioden?

- Heilskapsperspektiv
- Fartøyvern – kulturminnevern
- Vern gjennom bruk
- Hjelp til drifting av fartøy
- Initiativ til eller bidrag til formidling av fagfeltet

6. Har fylkeskommunane instrument som kjem fartøyvernet til gode som RA ikkje har?

7. Hovudtrekk i fylka sine røynsler med modellen?

Eit utval sitat gjev eit representativt bilde av fylkeskommunane sine synspunkt:

”Etter vårt syn har samspelet mellom regional og statleg sektor fungert godt i prøveperioden. Vi har nytta Riksantikvaren si liste over verneverdige fartøy som utgangspunkt for tildelingane. Dette har ikkje skapt noko problem. Vi har likevel tildelt tilskot til fartøy der nasjonalt plan ikkje har tildelt tilskot. Det har hendt på enkelte fartøy at fylkeskommunen har hatt andre prioriteringa for fartøyvern enn Riksantikvaren?”

Hovudutval for kultur tildeler dei årlege overføringsmodell-løyvingane. God kjennskap til lokale fagmiljø og enkeltpersonar som har tileigna seg tilstrekkeleg kompetanse for å vurdere og planlegge prosjekt og søknad om tilskot til restaureringsoppgåver.

Fylkeskommunen er godt nøgd med ordninga. Det har ført til at vi har fått ein regional politikk på fartøyvern. Lokale interessegrupper har mobilisert for å få tildelt tilskot til ”sine” fartøy. Interessa for fartøyvern har auka. Fleire har fått glede av å oppleve dei restaurerte fartøya med ulike aktivitetar og ved ulike arrangement

De fartøyene som har mottatt midler er valgt ut i samråd med Riksantikvaren – der både lokal/regional og nasjonal betydning har vært med i vurderingene – riktignok i forskjellig grad alt etter fartøyets karakter.



Beffen, (bak: MS Midthordland og MS Granvin)

Som hovedgrep i utvalget er det lagt stor vekt på regional betydning og tilknytning. Sterke lokale hensyn har nok også spilt inn i enkeltsaker, (.....) Samtidig mener jeg at fartøyene utgjør et representativt utvalg av fartøy for landsdelen – og har dermed også relevans for de nasjonale føringene som skal sikre et mest mulig representativt ”geografisk” utvalg av fartøy på landsbasis.

Alle tildelinger blir behandlet i Hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø – altså på politisk plan. Jeg kjenner ikke til noen sak der det har vært uenighet av betydning mellom fylkeskommunen og Riksantikvaren.

... har vært bred enighet om at overføringsmodellen har fungert godt

Fylkeskommunen har gjennom mange år arbeidet aktivt med å få fram den maritime kulturarven – fra verneplan for fyr med påfølgende institusjonisering og konkret vern av fyr (bl.a. Fyrmuseet på Lindesnes og som også er fylkets tusenårssted) til fartøyvern (BDF/++) og i stor grad tilrettelegging for frivillig arbeid (kystlag).

Fylkeskommunen har både politisk og administrativt profilert seg som en kystkulturfylkeskommune i nasjonal sammenheng. Hvilken rolle Savos-samarbeidet og overføringsmodellen har spilt i denne sammenheng er jeg mer usikker på. Slik jeg oppfatter dette har Vest-Agder fylkeskommune snarere vært initiativtaker til og pådriver for å skape en mer helhetlig tilnærming til kulturarven der kystkultur ikke lenger er et spesialområde, men snarere et hoveddrag i Vest-Agders allmenne kulturbegrep. Dette har igjen som følge at det ikke er noe begrepsmessig skille mellom fartøyvern og kulturminnevern selv om saksfeltet organisatorisk er fordelt mellom ABM-seksjonen og Fylkeskonservatoren, men i samme avdeling; Regionalavdelingen. Dette er så langt jeg har sett det en rent praktisk og pragmatisk løsning.

Vern gjennom aktiv bruk har hele tiden stått sterkt i fylkets kulturminneforvaltning, blant annet ved at fylkeskommunen selv har engasjert kultur historiske

fartøyer til turer og ekspedisjoner og gjennom økonomiske bidrag og deltakelse på slike - som for eksempel Gamle Oksøys og Sjøkurs sine turer til Brest og Edinburgh – som igjen kan stå som eksempler på fylkeskommunens vilje å formidle fagfeltet.

Samspeillet har fungert godt. Ser ingen grunn til å endre noe.

Overføringsmodellen har ikke hatt noko å sei for slike prosjekt. Det har aldri blitt lagt noko føringar i forhold til fartøy som ikke er verna av Riksantikvaren.

Fylkeskommunen har sjølvsagt lagt vekt på verneverdi, men i like stor grad blir overførings-, opplevings- og formidlingsverdien til båten/skipet vektlagt.

Fartøyvernposten blir behandlet i Regional- og kulturutvalget.

Alle fartøy som mottar tilskuddsmidler har vern gjennom bruk. Det er en del av kulturformidlingsverdien.(.....) Det har aldri blitt gitt driftsmidler til fartøy.

Fylkene har nærhet til brukerne. Har også inntrykk av at barrierene mot å ta direkte kontakt med fylkene er lavere enn kontakt mot Riksantikvaren. Det er også lettere å få i stand personlig møte ved ulike problemer eller for eksempel omdisponering av midler.

... hovudtrekka i fylka sine røynsler med modellen er:

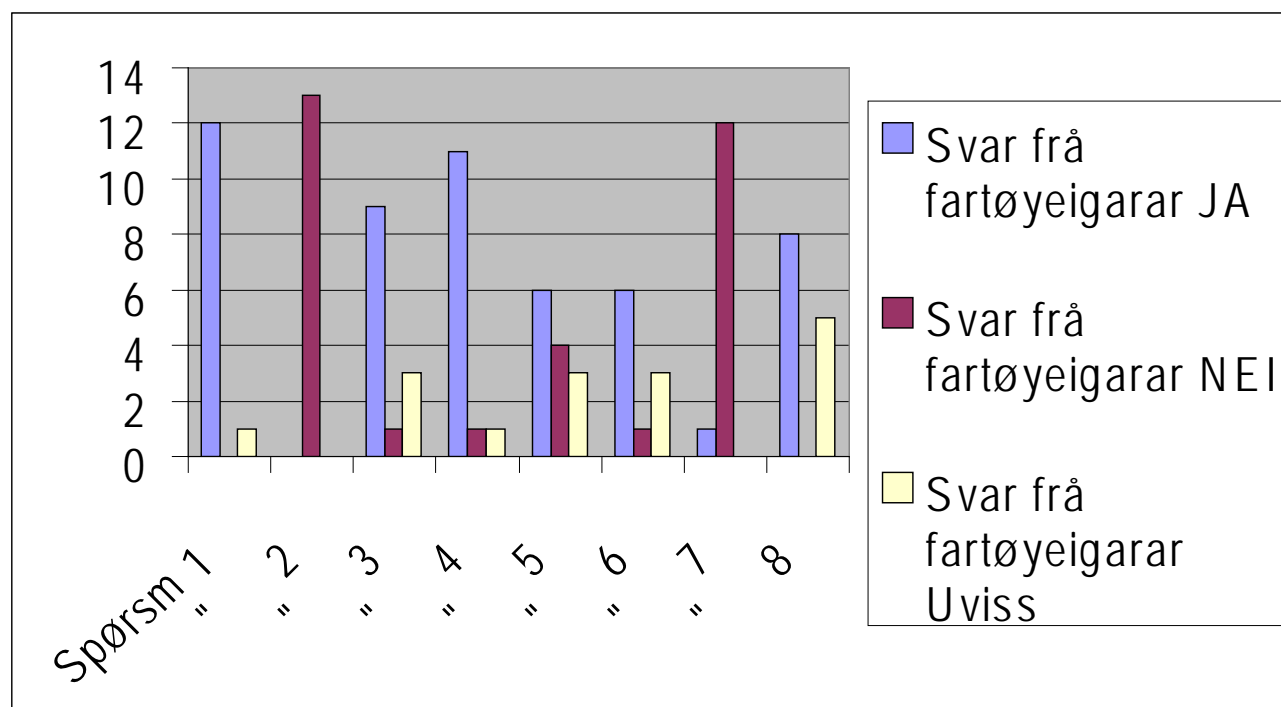
Større nærhet til de som bruker pengene – god kommunikasjon. Og det betyr mye politisk at bevilget beløp blir fulgt opp med tilsvarende beløp fra Riksantikvaren. Politikerne blir også informert om at flere av båtene/skipene også mottar andre midler fra Riksantikvaren.

.. modellen styrker og motiverer til større regional innsats i fartøyvernet, den styrker fagkompetansen på fartøyvern regionalt og bidrar til bedre samhandling mellom nasjonalt og regionalt nivå

3.2 Fartøyeigarar/brukarar

Til aktørar med røynsler frå fartøyvernarbeid der overføringsmodellen har vore praktisert.

Spørsmål til fartøyeigarar	Ja	Nei	Veit ikkje
Dykkar fartøy har motteke fartøyvernmidlar frå fylket fordelt etter overføringsmodellen. Har de sett positive resultat av modellen?	12	0	1
Har de hatt negative røynsler med modellen?	0	13	
Har modellen gjeve auka fartøyvernkompetansen i fylkeskommunen?	9	1	3
Har modellen auka formidlinga av/interessa for fartøyvernet i fylket?	11	1	1
Har tilskot frå fylkeskommunen gjort det lettare å få tilskott/gåver frå bankar, Kulturminnefondet, stiftelser (t.d.UNI), privat næringsliv?	6	4	3
Er oppfølginga frå fylkeskommunen betre etter modellen vart innført i 2003?	6	3	1
Har fartøyet fått tilskot frå fylkeskommunen, men avslag frå Riksantikvaren?	1	12	
Har museet/fartøyet dykkar sett positive resultat etter Savos-Fartøyvernplan vart vedtatt i fylkeskommunen?	8	0	5



Figur 3 Svar frå fartøyeigarar

Fartøyeigarar/brukarar

– oppfølgjande telefonintervju

- Veldig fornøyd med oppfølging fra fylkeskommunen. Uten denne ville vårt fartøy ikke eksistert i dag.
- Det er blitt bedre forutsigbarhet. Tilskuddene har bl.a. gjort det mulig å tilsette egen båtbygger i

kystlaget og dermed økt kompetansen betraktelig.

- Delegeringa har ført til nærmere kontakt mellom Riksantikvaren og fylkeskommunen og slik sett styrket fartøyeierne sin posisjon. Fylkeskommunens fartøyansvarlige har vært en pådriver for det antikvariske fartøyvernet, bl.a. med klinkekurs.
- Positiv til OM, men fylkeskommunen burde informere fartøyeierne bedre om ordninga.

- Vi burde sikkert vært mer aktiv overfor fylkeskommunen. Visste ikkje at vi kunne søke mer enn en gang.
- M/F Skånevik hadde ikkje blitt berga uten fylkeskommunen. Fylkeskommunen har vært til uvurderlig hjelp.
-virker svært positivt etter OM ble innført, sterkere engasjement fra fylkeskommunen.
- OM har tilført meir økonomiske ressursar som har styrka interessa også i det frivillige fartøyvernet. T.d.(Skånevik og Folgefonn har sterke venelag.)
- Fylkeskommunane sine lister over prioriterte prosjekt må evaluerast kvart år. Nokre fartøy fell ut, medan nye, interessante kjem til. Må ikkje vere statisk liste. T.d. agentbåten Arnafjord (Sogn og Fjordane) har problem med dette.
- Ein bør nytte meir av ressursen til oppdatering av det faglige fartøyvernet. Det faglege miljøet har ikkje auka i prøveperioden. Fylka kunne satsa meir på dette.
- Hordaland fylkeskommune har vore pådrivar med utvikling av fagfeltet, t.d. klinkekurset og som samarbeidspartner ved fagseminar.
- Fordel for fartøyvernet at fylkeskommunen er komme sterkare med, men dei store, kostnadskreivjande prosjekta bør RA ha styring med. OM-tilskot til overrislingseffekt!
- Handlingsboren kunnskap ein føresetnad for prosessuell istandsetjing.
- I ein evt. neste planfase, kan t.d. spørsmålet om dei små, opne båtane avklarast.
- Utjamne skilnad i forvaltning av bygningsvern og fartøyvern.
- Fylkeskommunen viktig når det gjelder formidling innan bygningsvern, kulturlandskap et., mindre satsing på formidling av fartøyvernet?

3.3 Sentrale organisasjonar/aktørar innan fartøyvern

1. Norsk forening for fartøyvern

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har overføringsmodellen styrkt den frivillige innsatsen, for eksempel ved "overrislingseffekt" eller betre oppfølging frå fylkeskommunen?		X	

Kommentar: Norsk Forening for Fartøyvern har ingen indikasjoner til at dette har gitt noen overrislingseffekt. Vårt inntrykk er at fylkeskommunen har fordelt ut fra samme kriterier som Riksantikvaren (RA). I hovedsak større tilskuddssummer og til de samme fartøy som RA allerede har godkjent.

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har overføringsmodellen ført til auke i den offentlege tilskotsinnsatsen?		X	

Kommentar: Norsk Forening for Fartøyvern har aldri brukt OM som argument for økte midler til post 74 Fartøyvern. Har heller hørt andre har gjort det. I følge RA har RA i denne perioden fordelt over 10 mill kr til Savos-fylkene. Det betyr at fylkeskommunene til sammen skal ha gitt over 10 mill kr til fartøyvern som kanskje ellers ikke hadde kommet fartøyvernet til gode regionalt.



SS Mathilde

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har modellen ført til større fartøyvernkompetanse i fylkene?		X	

Kommentar: Norsk Forening for Fartøyvern sitter med et inntrykk at av at overføring av kompetanse ikke har vært prioritert. Korrespondanse fra fylkeskommuner gir inntrykk av at RA, i enkelte tilfeller, på forhånd har bestemt fordelingen av overførings-midlene som kommer fra RA.

Kva andre erfaringar har Norsk Forening for Fartøyvern med overføringsmodellen?

Kommentar: Norsk Forening for Fartøyvern erfarer at OM ikke har vært fulgt opp av RA. Foreningen ba allerede i 2005 RA om en evaluering av Savos-modellen med tanke på forbedring, avvikling eller utvidelse ut fra hva en evaluering hadde konkludert med. RA fulgte ikke opp forespørselen. Hordaland fylkeskommune oppgir i brev fra 2002 at de har gitt over 2 mill kr til fartøyvern. Dette inkluderer Hardanger fartøyvernsenter, Oselvarverkstaden og driftstilskudd til Statsraad Lehmkuhl og at de da ikke har økonomi til å matche 440 000 kr som kommer fra RA dette året. Altså en fylkeskommune som ikke har de samme kriterier for hva fartøyvern er som RA. Om Hordaland fylkeskommune ga sine 440 000 kr til fartøyvern i 2002 likevel vites ikke.



MS Atløy

2. Forbundet Kysten

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har overføringsmodellen styrkt den frivillige innsatsen, til dømes ved "overrislings-effekt" eller betre oppfølging frå fylkeskommunen?		X	

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har overføringsmodellen ført til auke i den offentlege tilskots-innsatsen?		X	

Kommentar: kr til fartøyvern som kanskje ellers ikke hadde kommet fartøyvernet til gode regionalt.

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har modellen ført til større fartøyvernkompetanse i fylka?		X	

Kva andre erfaringar har Forbundet Kysten med overføringsmodellen?

Forbundet KYSTEN har ikke fulgt nøye med på overføringsmodellen, men har tro på at ansvar innen fartøyvernet kan legges til fylket. Dette har vært en frivillig ordning og det er ofte slik at offentlige instanser ikke følger opp ting de ikke må følge opp. Forbundet KYSTEN ønsker mer delegering av ansvar innen fartøyvern til fylkene slik kulturminneloven har overført innen det vanlige kulturvernet. Da må fylkene skaffe seg den kompetanse som skal til og da vil også overføringsmodeller fungere på en helt annen måte enn som en frivillig ordning. Det vil ikke bli mer fartøyvernkompetanse før RA opphever monopolsituasjonen de har i dag og gir fylkeskommunene reell innflytelse gjennom lovpålagte oppgaver.

3. NN.(tidlegare rådgjevar for fartøyvern, Riksantikvaren)

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har overføringsmodellen styrkt den frivillige innsatsen, til dømes ved "overrisslings-effekt" eller betre oppfølging frå fylkeskommunen?	X		

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har overføringsmodellen ført til auke i den offentlege tilskots-innsatsen?	X		

	Ja	Nei	Veit ikkje
Har modellen ført til større fartøyvernkompetanse i fylka?	X		

Kva andre erfaringar har du med overføringsmodellen?

Det kan selvfølgelig skje at en fylkeskommune foretar enkelte prioriteringer som er på kollisjonskurs med RAs syn og tidligere holdninger til enkeltfartøyer. RA mister altså litt av den helhetlige kontrollen. Det må vi bare akseptere, av og til gjør fylkeskommunene andre prioriteringer enn RA. Nå har vi jo uansett vært i en viss dialog med de aktuelle fylkeskommunene, så dette problemet har i realiteten vært minimalt. Det har for øvrig vært snakk om at en forutsetning for at en fylkeskommune skal kunne gå inn på overføringsmodellen, må være at det ligger en fylkesfartøyvernplan i bunnen (som f.eks. Savos-planen). Det tror jeg er viktig, og disse fylkesplanene bør oppgraderes minimum hvert 10. år. Overføringsmodellen er en måte å øke kompetansen i fylkeskommunene, få flere personressurser tilgjengelig for fartøyvern og mer penger i "potten".

3.4 Vurdering av svar på spørjeundersøking og intervju

Fylkeskommunane sine erfaringar med modellen, er som ein ser heilt eintydige på at ordninga har fungert godt, både med omsyn til samarbeid med Riksantikvaren, kompetansebygging og auka interesse for fartøyvern i regionane. Kontakten med frivillig sektor har vidare vorte styrka i løpet av perioden. Hovudkonklusjonen er at fylkeskommunane ser for seg ei vidareføring av det regimet som overføringsmodellen har innleia og der ein diskuterer ei vidare delegering av mynde på feltet til regionale kulturminnestyresmakter.

Det er sprikande vurderingar i dei svara som er komne inn frå interesseorganisasjonane på feltet. Leinga i Norsk forening for fartøyvern (NFF), gjev til kjenne eit negativt syn på heile modellen, og viser til manglande "overrisslingseffekt", lite auke i midlar, og manglande regional kompetanse. Dette avvik sterkt frå tilbakemeldinga i svara frå NFF sine medlemsfartøy i Hordaland og Vest-Agder. Likeeins står svara i motsetnad til dei evalueringane desse organisasjonane sjølv har utarbeidd for Riksantikvaren. Det er difor grunn til å anta at svara ikkje er forankra i organisasjonane og kan vere uttrykk for enkeltpersonar meir enn organisasjonane sine syn.

Forbundet Kysten har i følgje uttalen lite erfaring med overføringsmodellen, men Kysten "ønsker mer delegering av ansvar innen fartøyvern til fylkene slik kulturminneloven har overført innen det vanlige kulturvernet. Det vil ikke bli mer fartøyvernkompetanse før RA opphever monopolsituasjonen de har i dag og gir fylkene reell innflytelse gjennom lovpålagte oppgaver"

Tidlegare tilsett hjå Riksantikvaren ser at ordninga har styrka den frivillige innsatsen og styrka fagleg oppfølging frå fylkeskommunane. Ordninga har auka samla offentlege løyvingar og bygd opp kompetanse i fylka. Riksantikvaren må akseptere å miste litt av den heilskaplege kontrollen, men slik vil det vere når regionane står friare til å ta eigne prioriteringar.

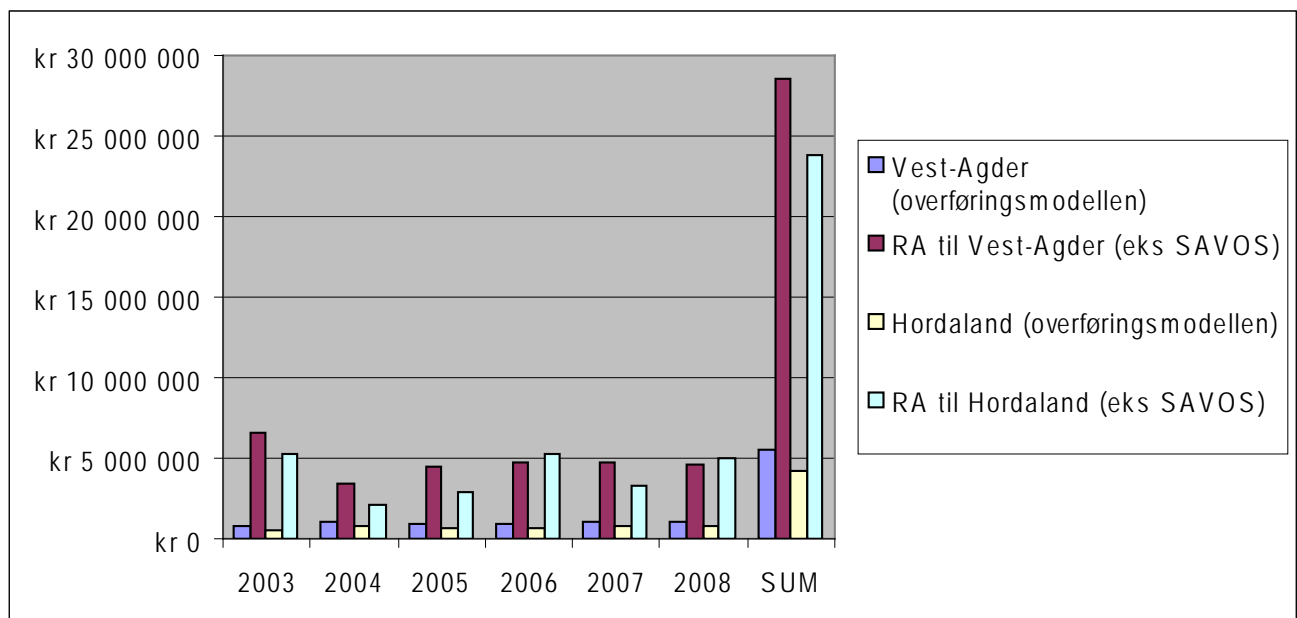
Del 4 Økonomi i fartøyvernet

4.1 Tilskot frå Riksantikvaren samanlikna med fylkeskommunane (2003-2008)

	Vest-Agder (overføringsmodellen)	RA til Vest-Agder (eks Savos)	Hordaland (overføringsmodellen)	RA til Hordaland (eks Savos)
2003	kr 750 000	kr 6 555 000	kr 560 000	kr 5 267 757
2004	kr 995 000	kr 3 450 000	kr 790 000	kr 2 128 000
2005	kr 876 000	kr 4 500 000	kr 630 000	kr 2 955 000
2006	kr 939 000	kr 4 750 000	kr 710 000	kr 5 215 000
2007	kr 1 000 000	kr 4 700 000	kr 769 000	kr 3 242 000
2008	kr 1 000 000	kr 4 540 000	kr 729 000	kr 5 050 000
SUM	kr 5 560 000	kr 28 495 000	kr 4 188 000	kr 23 857 757

Tabell: Samanlikning av tilskot frå Riksantikvaren og frå fylkeskommunane i Vest-Agder og Hordaland.

Når det gjeld Riksantikvaren sine midlar til fartøya i Vest-Agder, er det gjennomgåande høge summar samanlikna med talet på fartøy. Årsaka er dei årlege øymerka midlane til Hestmanden-prosjektet (4,5 mill pr år). Hordaland har til samanlikning eit mykje større mangfald av fartøy.



Tilskot frå Riksantikvaren samanlikna med fylka

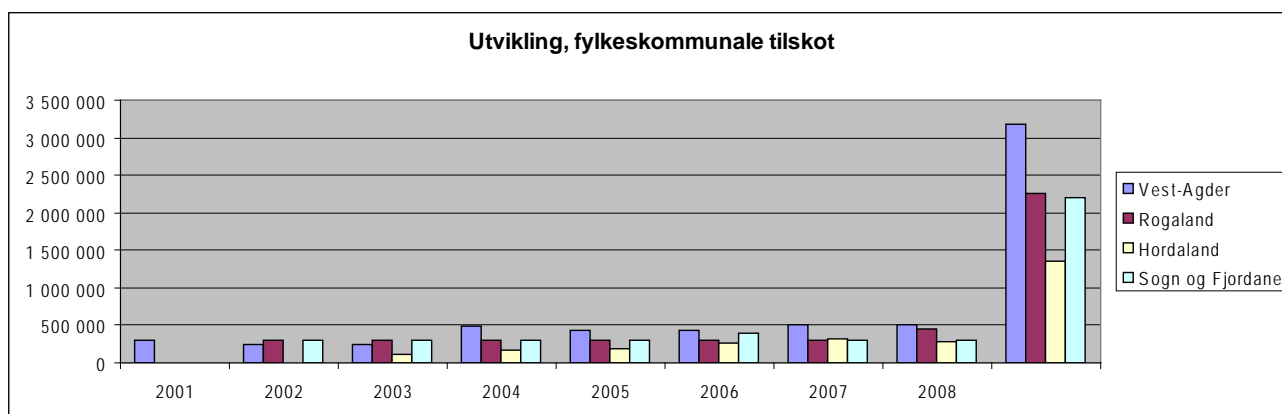
Figuren viser tilskot frå Riksantikvaren samanlikna med fylkeskommunale løyvingar. Diagrammet syner tydeleg at Riksantikvaren sine midlar går til dei store, økonomisk krevjande prosjekta. Fylkeskommunane Hordaland og Vest-Agder har høve til å spreie sine tildelingar på mange fleire fartøy. Høvesvis 34 og 14 prosjekt har fått regionale tilskot i prøveperioden. Unntaksvis har fartøy utan Riksantikvaren si godkjenning motteke støtte, ut frå ei regional vurdering.

Tilskot til fartøyvern vert overført i Statsbudsjettet, kapittel 1429 post 74 til Miljøverndepartementet/Riksantikvaren. Når det gjeld overføring til regionalt nivå heiter det: *"Beløpet overføres på samme måte som for regionale kulturminnetiltak."* Samla løyving frå Riksantikvaren til fylkeskommunane i prøveperioden var Kr. 10 359 000.

4.2 Fylkeskommunale tilskot

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Totalt
Vest-Agder	301 000	250 000	250 000	495 000	439 000	439 000	500 000	500 000	3 174 000
Rogaland		300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	450 000	2 250 000
Hordaland			120 000	170 000	190 000	255 000	329 000	285 000	1 349 000
Sogn og Fjordane		300 000	300 000	300 000	300 000	400 000	300 000	300 000	2 200 000

Tabell: fylkeskommunale tilskot



Fylkeskommunane har løyvd til saman kr. 10 774 000 i prosjektperioden, altså noko meir enn Riksantikvaren. Rogaland og Sogn og Fjordane har konstante tilskot kvart år, medan Vest-Agder og Hordaland, har større variasjon. Dei to sistnemnde er nesten like i samla tilskot, men Vest-Agder starta opp to år før Hordaland. Elles syner diagrammet den sterke viljen fylkeskommunane har hatt med omsyn til oppfølging av overføringsmodellen og fartøyvern i sine regionar. (Utan at det går direkte inn i modellen, bør det merkast at Hordaland og Vest-Agder gjev store midlar til vernefeltet, gjennom årlege driftstilskot til Hardanger fartøyvernssenter og Bredalsholmen fartøyvernssenter.)

Del 5 Avsluttande merknader

5.1 Opparbeiding av kompetanse og kapasitet i fylkeskommunane

Fylkeskommunane har til no ikkje hatt forvaltingsansvar heimla i lovverket for fartøyvernet. Deira oppgåve har vore å gje råd, handsame søknadar og førebu tildeling av midlar innanfor overføringsmodellen. I løpet av prøveperioden for overføringsmodellen, har fartøyvernet likevel blitt innarbeidd i det fylkeskommunale apparatet og knytt til det øvrige kulturminnevernet og museumsarbeidet. Ringverknadene kjem dessutan til uttrykk ved at fylkeskommunane tilfører midlar til fagområdet frå andre postar i budsjetta. Samstundes er banda til dei nasjonale fartøyvernsentra styrka der ein nyttar kompetansen til synfaringar, tilstandsvurdering og eventuelt restaurering. Støtte til representasjonsoppdrag for fartøy ved nasjonale eller internasjonale festivalar, kan vere døme. (Norsteamfestivalen og markering i Brest.).

Resultata frå innsamla materiale, syner at fartøyeigarane ser ei auka interesse og eit heva kunnskapsnivå hjå fylkeskommunane. Før overføringsmodellen har fleire av fartøyeigarane opplevd det vanskeleg å få kontakt med forvaltninga, til råd og rettleiing for verneprojekt. Dette har truleg samanheng med bemanninga hjå Riksantikvaren. Etter modellen vart vedteken av dei fire fylka, har fartøyeigarane registrert ei styrking av den fylkeskommunale kompetansen (med atterhald for Rogaland og Sogn og Fjordane). Det er i tillegg øyremerkt stillingsressursar for fartøyvern i fleire av fylkeskommunane. Informasjon om fartøyvern er lagt ut på deira heimesider og i anna materiell. Det er dermed enklare for brukarane å få råd om korleis dei skal gå fram for å realisere sine prosjekt.

5.2 Fagleg samordning mellom Riksantikvaren og fylkeskommunane

Riksantikvaren har årleg drøfta overføringsmodellen i avdelingsleiinga, der det har vore positive haldningar til forsøksordninga. Fylkeskommunane kan truleg ta på seg større ansvar både når det gjeld myndesutøving og fordeling av dei tilskota som no vert løyvd direkte frå Riksantikvaren til feltet. Lange avstandar til fartøya gjer oppfølging og kontrollarbeid kostnads- og tidskrevjande for Riksantikvaren. Her kan truleg fylkeskommunane spele ei viktigare rolle i framtida.

Samarbeidet i forsøksperioden har i hovudsak gått på overføring av løyvingar frå sentralt til regionalt nivå etter eit fastlagt budsjett. Den gode kontakten mellom fylkeskommunane og Riksantikvaren sine fartøyvern-konsulentar har vore avgjerande for den faglege utviklinga i det regionale fartøyvernet.

Prøveprosjektet med delegering av ansvar til fylkeskommunane er lite kjend utover brukarane og forvaltninga. Det har vel heller ikkje vore intensjonen at ein skulle formidla dette til ei større målgruppe i prøveperioden. Mellom fartøyeigarar, regionale og nokre sentrale aktørar, er det likevel tydeleg at prosjektet har auka interessa for fartøyvernet, og at overføringsmodellen har fått eit godt omdøme.

Denne erfaringane gjev også grunnlag for å argumentere mot dei viktigaste innvendingane ved oppstart av prøveprosjektet der ein frykta at fylkeskommunane ville prioritera annleis enn Riksantikvaren, det ville bli mindre fokus på antikvarisk istandsetting, og at fylkeskommunane ikkje ville følgje opp økonomisk.

Ut frå innsamla materiale i evalueringsprosessen kan ein vise til at fylkeskommunane har skaffa seg solid kompetanse innan fartøyvern.

I all hovudsak har dei følgd Riksantikvaren sine prioriteringar når det gjeld tilskotsfordeling. I nokre tilfelle har fartøy i Hordaland og Vest-Agder fått løyvd midlar der fylkeskommunane har prioritert på anna vis enn Riksantikvaren. Dette har innarbeidd ein god regional profil på tilskotsordningane utan at det har gått ut over nasjonale interesser.

Hordaland og Vest-Agder fylkeskommunar har sett fartøyvernet som eit viktig regionalpolitisk ansvar og prioritert feltet i politiske vedtak etter at overføringsmodellen vart innført. Som forvaltningsområde kjem fartøyvern i nærføring både med øvrig kulturminnevern og museumsfeltet. Regional forvaltning har sett desse felta meir i samband, noko som har vore ein stor styrke.

Det er politisk vilje i fylkeskommunane til å satse vidare på overføringsmodellen og dei ser det i røynda som sjølsagt at denne vert vidareført. Fartøyvernet er eit relativt sett ungt og uferdig vernefelt. Viktige avklåringar må gjerast i overgang museum/fartøyvern. Til dømes; kven skal ha ansvaret for dei mindre, opne båtane? Fylkeskommunane vil her vere aktive og konstruktive deltakarar i utviklinga.

5.3 Avlasting av Riksantikvaren

Gjennom styrking av regionalapparatet har presset på saker hjå Riksantikvaren vorte mindre. Dette har i seg sjølv styrka gjennomføringa av nasjonal politikk på fartøyvernfeltet. Personalressursane til fartøyvern hjå Riksantikvaren har vore på nesten konstant nivå i 20 år. 1 til 1-½ årsverk har i prøveperioden vore brukt til rådgjeving/oppfølging av fartøyvernet. Pga. permisjonar og tidvis reduserte stillingar har gjennomsnittleg bemanning truleg vore under dette nivået. Samstundes har den sentrale løyvinga og talet på verneprosjekt auka sterkt. Dette har medført at brukarane sin tilgang til Riksantikvaren er vorten dårlegare og at oppfølging av tilskotsprosjekt har fått for lite merksemd. Riksantikvaren har hatt mange oppgåver og lite disponibelt personell til landsdekkande rådgjeving og vegleiing, synfaring, dokumentasjon m.v. Med den auken post 74 har hatt dei siste åra, burde det antakeleg vore gjennomført ei oppbemanning. Ei aktuell løysing er auka delegering av mynde og tilskotsansvar til regionale kulturminnestyresmakter.



Del 6 Vurdering av måloppnåing

Målsetjinga i fartøyvernplan for Savos-området var å gje fylkeskommunane sterkare medverknad, klårare rollar og større ansvar for fartøyvernet. I tillegg skulle den nye modellen føre til ei auke i dei samla offentlege midlane til feltet.

I Hordaland og Vest-Agder, som evalueringa har gått grundigare inn på, var fylkeskommunane sterkt involverte i fartøyvern før forsøksordninga med overføringsmodellen vart vedteken. Begge fylka har nasjonale fartøyvernsenter: Hardanger fartøyvernsenter, med særskild kompetanse på istandsetting av trefartøy og Bredalsholmen fartøyvernsenter, med ansvar for jarn- og stålskip. Begge institusjonane vart etablerte med stor innsats frå fylkeskommunane - ikkje minst har dette blitt ført vidare gjennom betydelege årlege driftstilskot til institusjonane.

Overføringsmodellen har likevel gjeve fylkeskommunane eit heilt nytt ansvar for det generelle fartøyvernet innan sin region. Fylkespolitikarane har brukt fartøyvernplanen som styringsverktøy for verksemda, det er utvikla system for korleis fylkeskommunane skal informere, gje råd til brukarane, handsame søknader med politiske prioriteringar og vedtak om løyvingar.

I tillegg er det avsett personalressursar med særskilt ansvar for fartøyvernet, og saksfeltet vert likestilt med andre oppgåver i fylkeskommunane.

Kompetansen innan fartøyvern er dermed heva til eit nytt nivå, og fylkeskommunane tek eit reelt ansvar for feltet.

Med overføringsmodellen har fylkeskommunane gjeve viktige bidrag ved å auka offentleg tilgjengelege midlar til fartøyvernet. Mange ringverknader av modellen kan sporast i fylkeskommunane sitt engasjement i kompetansehevande kurs/seminar, og formidling av fartøyvernet. Dei økonomiske løyvingane frå andre budsjettpostar i fylka har på dette viset auka vesentleg. Overføringsmodellen har også gjeve resultat med omsyn til regionane si utvikling av andre typar kystkultur, og har gjeve fylkeskommunane tilgong til både nasjonale og internasjonale nettverk innan fartøyvern.

Hovudmålet med arbeidet var at fylkeskommunane skulle få eit betre grunnlag for å planlegge sitt framtidige fartøyvernengasjement, auke dei samla midlane til feltet, styrke eigen kompetanse og sjå fartøyvernet som ein naturleg del av den samla kulturminneforvaltninga.

På grunnlag av evalueringa må ein kunne slå fast at resultatata forsøksordninga er godt isamsvar med målsettingane ved oppstarten.

Det regionale fartøyvernet har i løpet av perioden vist seg viktig for å sikre nasjonale kulturminneverdiar, men har i tillegg bidrege til lokal verdiskaping og samfunnsutvikling.



MS Vestgar

Neste side: SS Rind



Vedlegg

Liste over informantar

Nasjonale

- Norsk forening for fartøyvern
- Forbundet KYSTEN
- Eivind Lande (medforfattar til Savos Fartøyvernplan, tidlegare rådgjevar, Riksantikvaren)

Regionale

- Fylkeskommunane som deltar i prøveprosjektet:
- Hordaland, Vest-Agder, Rogaland og Sogn og Fjordane
- Bredalsholmen fartøyvernsenter
- Dåfjorden Slipp A/S, Stord
- Museum Vest
- Flekkefjord museum, avd 8, Vest-Agdermuseum
- Norsk vasskraft og industristadmuseum
- Hardanger fartøyvernsenter, del av Hardanger og Voss museum

Fartøy i Vest-Agder og Hordaland som har svart på spørjeskjema

- M/S Gamle Oksøy, v/ Bredalsholmen
- D/S Hestmanden
- S/S Dagmar Los, M/B Vikre, v/Bragdøya kystlag
- M/S Solstrand Flekkefjord museum
- D/S Oster, Nordhordland veteransklag
- D/S Stord I, M/S Granvin, Veteransklaget fjordabåten
- M/F Skånevik, Ferjelaget Skånevik
- M/S Vartun, Geir Røssland
- S/S Mathilde, Hardanger fartøyvernsenter
- M/S Paddy,
- M/Y Faun
- M/Y Tysso, Norsk vasskraft- og industristadmuseum
- S/K Seladon, Smedholmen kystlag
- M/K Framtid I
- S/S Loyal, Loyal AS

Litteraturliste

- Aust-Agder fylkeskommune, politiske vedtak og heimeside
- Bevaring og bruk av gamle fartøy, Norsk Kulturråd 1979
- Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, heimeside
- Dei fine ferjene, Otto Ersland 2005, 2. utgåve 2007
- DS Oster, dampen som ikkje ville dø, Per Jon Odeen 2006
- Fartøyvernplan for Savos (Samarbeidsrådet for Vest- og Sørlandet), Norsk Sjøfartsmuseum 2000
- Fartøyvernplan for Møre og Romsdal, 1987
- Fartøyvernplan for Møre og Romsdal, 1999
- Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000), Riksantikvaren 1995
- Fjordabåten, Dag Bakka jr., 1996
- Forbundet Kysten, heimeside
- Hardanger fartøyvernssenter som nasjonalt kompetansesenter for fartøyvern, S. Nordmo 1999 for HFK
- Hardanger fartøyvernssenter, heimeside
- Hordaland fylkeskommune, politiske vedtak og heimeside
- Hordaland fylkeskommune, Kurs i klinking av stålkonstruksjoner 2001, rapport utarbeidd av Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter
- Leve med kulturminner, St. meld. nr. 39, MD 2005
- Norsk Forening for fartøyvern, heimeside
- Ressursbruk, bevaringedeologier og antikvarisk praksis i fartøyvernet, Odd Are Berkaak 1992
- Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006, Riksantikvaren 2002
- Rogaland fylkeskommune, politiske vedtak og heimeside
- Samarbeid om utvikling og verdiskaping i Vest og Sør, Savos-brosjyre 2001
- Sogn og Fjordane fylkeskommune, politiske vedtak og heimeside
- Tilskudd til kulturminnevern, Statskonsult 2005
- Vest-Agder fylkeskommune, politiske vedtak og heimeside
- 101 Fjordabåtar, Magnus Helge Torvanger, 2000