



Arkivsaksnummer: 24/01213-11
Saksbehandler: Nils Marius Johansen

Saksgang	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg kultur og helse	18.09.2025	

Uttalelse rapport Agenda Kaupang 2024 - Forutsigbarhet for fartøyvernssentrene

Fylkeskommunedirektørens innstilling:

1. Hovedutvalg for kultur og helse har behandlet rapport Agenda Kaupang om forutsigbarhet for de nasjonale fartøyvernssentrene.
2. Troms fylkeskommune mener at Klima- og miljødepartementet må intensivere arbeidet med å finne forutsigbare finansieringsmodeller for de nasjonale fartøyvernssentrene.
3. Troms fylkeskommune ber departementet bidra til tverrsektoriell samhandling for å sikre bærekraftige løsninger for fartøyvernssentrene.
4. Troms fylkeskommune anbefaler at det vurderes tilsvarende finansieringsmodell for fartøyvernssentrene som museer i det nasjonale museumsnettverket.

Tromsø, 27.08.2025

Camilla Bjørn
Fylkeskommunedirektør

Anne Merete Hjortdahl
Etatssjef Samfunn, næring og kultur

Vedlegg

Vedlegg 1 - Hvordan kan man gi større forutsigbarhet for fartøyvernssentrenes verftsdelar_24.06.2024; Vedlegg 2 - Fartøyvernssentrenes Fellesråd (FF) innspill til AgendaK-rapport RA; Vedlegg 3 - Kommentarer driftsmodeller FVS_Troms fylke; Vedlegg 4

- Utvikling post 75, 2017 - 2025; Vedlegg 5 - Utvikling post 74, 2021 - 2025, Troms fylke; Vedlegg 6. Forskrift om tilskudd til fagutvikling i fartøyvernet - post 75

Bakgrunn

I 2020 ga Klima- og miljødepartementet Riksantikvaren oppdrag med å utrede bærekraftige løsninger for fartøyvernsentrene innenfor de juridiske og økonomiske rammer som var tilgjengelige. I 2024 kom utredningen «Hvordan kan man gi større forutsigbarhet for fartøyvernsentrenes verftsdeler».

Troms fylkeskommune er medstifter og vertsfylke for Nordnorsk Fartøysenter og Båtmuseum.

Saken fremmes for at hovedutvalg for kultur og helse skal kunne gi uttalelse til Klima- og miljødepartementet om oppfølging av utredningen, for å sikre de nasjonale fartøyvernsentrene bærekraftig og forutsigbar finansiering.

Vedtakskompetanse

I henhold til Reglement for delegering av myndighet i Troms fylkeskommune har hovedutvalg for kultur og helse vedtakskompetanse jf avsnitt 7.1 og 7.2 i reglementet:

Hovedutvalget fatter vedtak blant annet i disse sakene;

- *Hovedutvalgene skal med utgangspunkt i eget arbeidsområde bidra aktivt til videreutvikling av fylkeskommunenes regionale samfunnsutviklerrolle i Troms.*
- *Hovedutvalg for kultur og helse har ansvar for fylkeskommunens oppgaver innen.*
 - *Kunst, kultur og kulturarv*
 - *Tannhelse*
 - *Folkehelse*
 - *Samisk og kvensk språk og kultur*
 - *Fylkesbiblioteket*
 - *Idrett og friluftsliv*

Beskrivelse

De tre nasjonale fartøyvernsentrene, Nordnorsk Fartøyvernsenter i Gratangen, Hardanger fartøyvernsenter i Norheimsund, og Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter i Kristiansand, ble etablert av Riksantikvaren i 1996, med støtte fra sine vertsfylker.

Nordnorsk Fartøyvernsenter sitt primære formål er å bevare og videreføre håndverkskunnskap knyttet til istandsetting, drift og vedlikehold av eldre båter og fartøy. Dette gjøres gjennom istandsetting og restaurering etter antikvariske prinsipper, forskning, dokumentasjon og formidling/opplæring. Senterets nasjonale fagområder er kunnskap om semidiselmotorer, skipselektronikk, tekniske installasjoner, og nordnorsk og samisk båtbyggertradisjon.

Sentrene er sentrale kunnskapsinstitusjoner innen maritime håndverk, og skal formidle kunnskap mot både forvaltning, frivillig og profesjonelt fartøyvern samt lære opp nye håndverkere for å sikre videreføring av håndverket. Sentrene er også virkemidler for å ivareta nasjonale forpliktelser for å sikre immateriell kulturarv i henhold til internasjonale avtaler.

Troms fylkeskommune er sammen med de to øvrige nordnorske fylkeskommunene og Gratangen kommune stiftere av Stiftelsen Nordnorsk Fartøyvernssenter og Båtmuseum i Gratangen. Styret består av fem styremedlemmer representert ved de tre fylkeskommunene, Gratangen kommune og en representant for de ansatte. Troms fylkeskommune har i tillegg styreleder i inneværende styreperiode.

De tre nasjonale fartøyvernssentrene ble vedtatt opprettet av stortinget i 1995, med formål å bevare truede maritime håndverk. Forutsetningen for drift var statlig, fylkeskommunal og kommunal driftsstøtte.

Alle sentrene er organisert som stiftelser og er opprettet av fylkeskommuner og kommuner, og mottar ulik andel driftsstøtte fra sine stiftere. Det er derfor noe ulik grunnfinansiering for de tre sentrene, som også har ulik omsetning og antall ansatte.

Nordnorsk fartøyvernssenter gis årlig driftstilskudd fra de tre nordnorske fylkeskommunene. For 2025 var tilskuddet kr. 1.770.000, 65% tildelt fra Troms fylkeskommune og 17,5% fra hver av de to øvrige fylkeskommunene. Beløpet justeres årlig etter deflator. I tillegg til Gratangen kommune sitt tilskudd på kr. 100 000 til fartøyvernssenteret og Båtmuseet for 2025.

Til sammenligning mottok Stiftelsen Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter i 2025 kr. 1.917.000 i ordinært driftstilskudd, samt 2.000.000 i ekstraordinært tilskudd for å styrke bedriftens likviditet og egenkapital fra Agder fylkeskommune og kr. 960.000 fra Kristiansand kommune.

Den statlige støtten til fartøyvernssentrene er regulert i post 75 og indirekte gjennom post 74, kap. 1429 på Klima- og miljødepartementets budsjett som er hovedgrunnlagene for sentrenes virksomhet (oversikt over tildelinger over post 74 og post 75 i vedlegg 4 og 5.) Nordnorsk Fartøyvernssenter mottok kr. 3.200.000 i 2025 fra post 75.

Tilskudd til fartøyvern post 74 blir forvaltet av fylkeskommunene og er en tilskuddsordning for istandsettelse av verna og fredete fartøy, og tildeles eiere av fartøyene.

Tilskudd til fagutvikling i fartøyvernet post 75 blir fordelt til fartøyvernssentrene fra Riksantikvaren, med formål å videreføre de maritime håndverkene og skape solide fagmiljø innen antikvarisk istandsetting. Inntil 2021 var post 75 forbeholdt de tre nasjonale sentrene. Fra 2021 ble det mulig for andre aktører å søke på de samme midlene. Opp gjennom årene har forutsetningen i post 75 dreid mot oppdragsbasert inntjening i et kommersielt marked, og posten er i dag ikke lengre knyttet til drift av sentrene.

Forutsigbarhet og finansiering av fartøyvernssentermodellen, har vært et tema helt siden stortingsvedtak om opprettelsen av de tre nasjonale sentrene i 1995. Sentrene har siden opprettelsen opplevd en uforutsigbar økonomisk situasjon, som over tid har påvirket sentrenes evne til å oppfylle samfunnsoppdraget.

Klima- og miljødepartementet bestilte i 2020 en utredning om fartøyvernssentrene som var ferdig i 2021 «Utredning om tiltak for bedre og mer langsiktig fagutvikling innen fartøyvernet, Agenda Kaupang 2021». Utredningen svarte delvis ut departementets bestilling.

I 2024 kom utredningen «Hvordan kan man gi større forutsigbarhet for fartøyvernssentrenes verftsdel».

Utredningens problembeskrivelse og forslag tiltak

Utredningen beskriver relativt godt utfordringene til fartøyvernssentrene.

I sammendraget heter det bla; *«Problemanalysen peker på langvarig økonomisk usikkerhet ved fartøyvernssentrene, noe som er dårlig forenlig med sentrenes samfunnsoppdrag. Vår vurdering er at samfunnsoppdraget krever tilstrekkelig forutberegnelighet til å opprettholde og videreutvikle håndverks-kompetansen, med et langsiktig perspektiv.»*

Videre:

«Det unike her er at fartøyvernssentrene har et samfunnsoppdrag som krever kontinuitet i kompetanse og arbeidskraft for å ivareta og restaurere historiske fartøy. Manglende forutsigbarhet i oppdragsmengde for verftsdelene kan derfor undergrave evnen til å oppfylle dette samfunnsoppdraget effektivt.»

«Etter vår vurdering er det er i dag diskrepans mellom forventninger og behov knyttet til å løse den delen av samfunnsoppdraget som gjelder verfts delene, og opplevd virkemiddelbruk knytte til og finansiering av merkostnadene som følger av samfunnsoppdraget.»

Utredningens synliggjør to strategier og to modeller som skal forbedre sentrenes situasjon. Den endelige anbefaling synes å være en kombinasjon av disse, men med vekt på de to strategiene. Unntaket er modell to som vil være i strid med intensjonen i regionreformen, og ikke regnes som realistisk.

Det er dermed ikke skissert ulike løsninger satt opp mot hverandre, men framstår å være samlede virkemidler.

De fire skisserte virkemidlene er som følger:

Strategi A - Økt vektlegging av bærekraftig kompetanseutvikling

I forskrift om tilskudd til fartøyvern – post 74 sier §1, første setning, at ordningen har som formål å opprettholde kunnskapen om eldre håndverk og teknikker knyttet til tre- og stålfartøy og fagmiljø med slik kunnskap. Strategi A tar sikre på å tydeliggjøre formålet, og gjennom dette, i større grad kanalisere midler til prosjekter og aktører som bidrar til formålet. Rapporten foreslår at fylkeskommunene og Sametinget benytter kriteriene i tildelingsprosessene for å sikre at tilskudd fra post 74 i størst mulig grad, bidrar til bevaring av kompetansebevaring – og utvikling.

Strategi B - Mer effektiv fordeling av tilskuddsmidlene

Strategien retter oppmerksomheten mot å få en mer effektiv allokering av tilskuddsmidlene ved å prioritere prosjekt som allerede er i gang. Dette vil være i tråd med det høyeste

prioriteringskriteriet i forskriften til post 74. agenda Kaupang peker på at fylkeskommunene og Sametinget har det direkte ansvaret for å sette strategien ut i praksis gjennom forvaltning av tilskuddsmidler. Dette inkluderer å bruke prioriteringskriteriene konsekvent, rapportere om bruken av disse til Riksantikvaren, og sikre at tilskudd blir fordelt på en måte som maksimerer effekten av midlene.

Strategi A og B retter seg mot et ytterligere fokus på eksisterende formål og kriterier i tilskuddsordningen post 74 og forskrift. Det menes at dette vil være positivt for fartøyvernssentrene spesielt og gi større forutsigbarhet til drift.

Modell 1 - Driftstilskudd til bevaring og utvikling av handverkskompetanse ved de nasjonale fartøyvernssentrene.

Modell 1 ser på muligheter for å øremerke tilskuddsmidler til spesifikt å støtte bevaring og utvikling av handverkskompetanse. Å gi forutsigbare rammer for fartøyvernssentrene blir understreket som kritisk for langtidsplanlegging og fagutvikling. Rapporten ser på muligheter for å omfordele midler fra post 75, og potensielt også post 74. Agenda Kaupang beskriver modell 1 som lite forenelig med politisk gjennomførbarhet, da den vil kreve omfordeling av eksisterende tilskudd eller nye statlige midler. Hensyn til EØS-regelverket om statsstøtte kan også gjøre gjennomføringen utfordrende.

Modell 1 beskrives som utfordrende å gjennomføre og krever endringer i tilskuddsordninger og eventuelt økte rammer, men modellen gir større sikkerhet og forutsigbarhet for sentrene

Modell 2 - Delvis sentralisert forvaltning av tilskuddsmidler post 74

Modell 2 ser på mulighetene for å delvis sentralisere forvaltningen av tilskuddsmidler under post 74, der Riksantikvaren får (tilbake) ansvaret for å administrere en del av midlene. Den statlige delen vil i så fall være øremerket for større, nasjonalt prioriterte prosjekter. Slike prosjekter krever ofte spesialisert kunnskap og strekker seg over flere år. Å sikre fokusert støtte, vil gi mulighet til å styrke og bevare fagmiljø, men kan oppfattes som motstridende med prinsippet om desentralisert forvaltning.

Modell 2 er ment å svare ut innmeldte utfordringer med gjennomføring av større restaureringsprosjekter som strekker seg over mange år med store finansieringsbehov.

For nærmere beskrivelse se vedlagt utredning med sammendrag.

Det er i tillegg vedlagt, Fartøyvernssentrenes fellesråd sin tilbakemelding på den ferdige utredningen, og Troms fylkeskommunes innspill i forbindelse med utarbeidelse av utredningen.

Vurdering

Nordnorsk Fartøyvernssenter har vært og er fortsatt i en krevende økonomisk situasjon. Det er i senere år blitt tildelt ekstraordinære tilskudd til senteret fra Troms og Finnmark fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Gratangen kommune og Riksantikvaren. Det er nødvendig med forutsigbare rammevilkår, som vil være en forutsetning for at Nordnorsk Fartøyvernssenter og de øvrige sentrene kan fortsette utøve sitt samfunnsoppdrag i et langsiktig perspektiv.

Fylkeskommunedirektøren mener utredningen ikke fullt ut skisserer ulike løsninger som kan gi de nasjonale fartøyvernssentrene tilstrekkelig forutsigbarhet innen tilgjengelige juridiske og økonomiske rammer. Fylkeskommunedirektøren oppfatter likevel rapporten som et verktøy i et videre arbeid for alternative modeller, hvor flere vurderinger og beskrivelser i utredningen kan benyttes i et videre arbeid.

Fylkeskommunedirektøren vurderer det slik at bare modell 1 med sikkerhet vil kunne bidra til forutsigbarhet for sentrene. Modell 1 er nok også det mest krevende å gjennomføre, og det fordrer ytterligere juridiske vurderinger av mulighetsrommet, noe som mangler i dagens utredning.

Strategi A og B forutsetter at økt vektlegging av allerede eksisterende kriterier for tilskuddspost 74, vil gi økt forutsigbarhet for sentrene. Sett i lys av uforutsigbarheten i bevilgninger gjennom tilskuddsposten anser fylkeskommunedirektøren disse virkemidlene som urealistisk å skulle bidra til mer forutsigbarhet for sentrene.

Videre er tildeling av post 74 til regionalforvaltning fra Riksantikvaren uforutsigbar og varierer fra år til år. Ved tildelingen i 2025 til Troms fylkeskommune var det en betydelig nedgang fra tidligere år. Tildelingen til fordeling til fartøy i Troms fylkeskommune har variert mellom 2 til 10 prosent av den nasjonale rammen for post 74 de siste fem årene, se vedlegg 5 for detaljer. For Troms fylkeskommune sin del har tilskudd som tilfaller prosjekter der Nordnorsk Fartøyvernssenter er involvert, utgjort mellom 80 til 90 prosent av fylkeskommunens totale andel av post 74 de siste 5 årene, da senteret er eneste tjenesteleverandør innen fartøyvern i fylket. Det har likevel ikke gitt tilstrekkelig forutsigbarhet for aktiviteten ved senteret, se vedlegg 5 for oversikt over utviklingen.

Modell 2 vil gå imot intensjonen med regionreformen, men for særskilte større prosjekt uten spesiell regional tilknytning som er av nasjonal betydning kan det ha positiv virkning. Det er heller ikke et tiltak som nødvendigvis gir sentrene økt forutsigbarhet, men forutsetter at slike oppdrag tilfaller sentrene. Utredningen anbefaler ikke denne modell 2.

I det videre arbeidet med oppfølging av rapporten til Agenda Kaupang vurderer fylkeskommunedirektøren at det er nødvendig å rette fokuset mot formålet med opprettelsen av sentrene og det nasjonale samfunnsoppdraget de er satt til å utføre.

Det er viktig å anerkjenne at sentrene har et samfunnsoppdrag som faller inn under flere departementer og forvaltning, men med manglende samlet virkemiddelbruk. Slik fylkeskommunedirektøren vurderer det, kreves det føringer, dersom man nasjonalt ønsker å sikre nødvendig forutsigbarhet og opprettholde intensjonen med de nasjonale fartøyvernssentrene.

Fartøyvernssentrenes samfunnsoppdrag kan sammenlignes med museenes, og en lignende driftsmodell basert på faste driftstilskudd kombinert med prosjektmidler kan også være en mulig modell for fartøyvernssentrene.

Fylkeskommunedirektøren mener det nå er en kritisk fase hvor det må vedtas endringer i driftsmodellen for Fartøyvernssentrene, eller ta stilling til hvorvidt det er ønskelig å

opprettholde fartøyvernsentermodellen med sitt nåværende samfunnsoppdrag. I Nord-Norge er grunnlaget for et fartøyvernsenter på kommersielt grunnlag ikke til stede, og det er ingen øvrige aktører i vår region, som har hovedfokus på å videreføre maritime håndverkstradisjoner inne fartøyvernet.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Det er ingen økonomiske, administrative eller juridiske konsekvenser utover det som framgår av saken.

Saken er vurdert opp mot «Rutiner for medvirkning i Troms fylkeskommune». Med bakgrunn i forskriftens innretning er vurderingen at det ikke er behov for medvirkning fra de fylkeskommunale medvirkningsrådene i denne saken