

Utvärdering av K-märkta fartyg

1. Fartygets namn och signal

Fritextsvaren är här med självklarhet olika för alla de fartyg som skickat in enkätsvaren. Sjöhistoriska museet kan konstatera att många av frågorna har besvarats av en majoritet av de k-märkta fartygen. I vissa fall har museet fått in uppgifter ”i klump” t ex från en aktör som äger 10 k-märkta fartyg. Generellt har dock en enkät per fartyg skickats ut.

2. Fartygets ägarform

Aktiebolag	21 (35%)
Förening	14 (23%)
Privat	14 (23%)
Stiftelse	10 (17%)
Annan ägarform	3* (5%)

Av de fartyg som ägs av ett aktiebolag finns 10 st fartyg som tillhör en och samma ägare, nämligen Strömma Turism & Sjöfart AB.

3. Finns någon förening kopplad till bevarande och drift av fartyget?

Oavsett ägarform finns ofta en förening som kopplas till driften av det specifika fartyget. Det kan vara så att en offentlig institution formellt äger fartyget medan en ideell förening håller i drift och visst underhåll. I 59 % av de som besvarat enkäten finns det en förening kopplad till det specifika fartyget. Museet har dels utifrån enkäten, dels utifrån kompletterande uppgifter ställt samman medlemstalen i dessa föreningar till 12 680 personer.

4. Vilka förändringar har genomförts efter att fartyget blev k-märkt?

Efter att fartyget blev k-märkt har inga förändringar skett	26 (49%)
Skrovet har genomgått en omfattande renovering	13 (25%)
Interiören har renoverats/rekonstruerats	12 (23%)
Maskinen har reparerats/ bytts ut	11 (21%)
Förändringar har genomförts på grund av säkerhetskrav	11 (21%)

Fartygets riggning har förändrats 2 (4%)

Sammantaget anser vi på Sjöhistoriska museet att även om en del förändringar genomförts så påverkar detta i allmänhet inte kulturhistoriska värdet. Som exempel ur enkätsvaren kan nämnas att åtta av svaren särskilt beskriver just nödvändiga skrovreparationer på grund av röta och rost. Fyra av fritextsvaren handlar om nödvändiga förändringar på grund av krav från Transportstyrelsen (främst säkerhetsarrangemang). I ett par av svaren framhålls sådant rekonstruktionsarbete som görs för att säkerställa det kulturhistoriska värdet hos fartyget.

5. Vilken typ av besökare har ni ombord?

Passagerare	39 (68%)
Gäster ombord	27 (47%)
Deltagande besättning	21 (37%)
Övrigt	12 (21%)
Segelskoleelever	10 (18%)

Genom fritextsvaren får man en förklaring till vilken sorts besökare som fått rubriken "Övrigt" här omfattas familj, släkt och bekanta som varit ombord på många av de mindre fartygen som ägs av privatpersoner.

6. Besöksantal 2012

Genom en sammanräkning av de inlämnade siffrorna för ett seglitionsår är antalet besökare: **248 899** personer.

Av dessa är **38 961** under 19 år.

7. Tycker ni att Sjöhistoriska museet ska fortsätta k-märka fartyg?

Av de svar som inkommit har alla besvarat denna fråga med ja.

8. Hur nöjd är du med förutsättningarna för att driva ert k-märkta fartyg?

Rangordna från 1-5 där 5 är mycket bra.

	1	2	3	4	5	Svar
1 Regelverk	16 (30%)	6 (11%)	21 (39%)	6 (11%)	5 (9%)	54/90 (60%)
2 Ekonomi	17 (31%)	12 (22%)	20 (37%)	3 (6%)	2 (4%)	54/90 (60%)
3 Sjöhistoriska museets arbete	3 (6%)	3 (6%)	8 (15%)	26 (50%)	12 (23%)	52/90 (58%)

9. Förslag på hur k-märkningen kan utvecklas vidare

Många förslag har kommit in genom fritextsvaren under denna rubrik. Eftersom förslagen i viss mån går att tematisera har vi från Sjöhistoriska museets sida gjort en summering av förslagen under nedanstående rubriker.

Ekonomi

Bland de många synpunkter som lämnats under denna rubrik så framhåller de flesta att allra viktigast för en god framtida utveckling är att det ekonomiska stödet till fartygen ökas. Det finns förslag på att höja fartygsstödet upp till 20 miljoner kronor årligen. Tio av svaren framhåller detta som den viktigaste förutsättningen för hur de k-märkta fartygen ska kunna utvecklas vidare. Att gemensamt kunna söka sponsring till fartygen samt att kunna få ekonomiska bidrag även från andra håll framhålls i ett par av svaren. Jämförelser med det byggda kulturarvet görs också i flera svar.

Regelverk, avgifter och certifikat

Flera av synpunkterna som lämnas handlar om önskvärda lättnader från Transportstyrelsens sida. Det handlar om både årliga avgifter, klassning, önskan om förenklad byråkrati samt anpassning av regelverk till hur de k-märkta fartygen brukas.

Breddat engagemang från fartygens hemkommuner

En handfull av svaren handlar om att man önskar att det lokala engagemanget från den egna kommunen behöver öka. Det finns olika exempel på vad engagemanget skulle kunna vara bl a tankarna på en kulturhamn i Göteborg. Motsvarande önskemål finns även i Stockholm. En koppling till kommunerna går även via grund och gymnasieskolan. Här finns önskemål som främst handlar om att upprätthålla specialiserad traditionell hantverkskompetens.

Bibehållen hantverkskompetens

Flera av svaren tar upp frågan om hur man fortsättningsvis ska kunna få tag på relevant kompetens när det kommer till olika typer av reparationer och renoveringar. Önskvärda samarbeten med utbildningsanordnare nämns bland svaren. Här tas även en önskan om att kunna nyttja de kompetenta hantverkare som idag inte kan försörja sig på sina respektive specialhantverk. Här finns ett par förslag där det finns en tydlig koppling till en önskan om ökade ekonomiska bidrag.

Arbetsmarknadsåtgärder

Ett par av svaren tar upp önskemål som handlar om att arbetsmarknadsprojekt skulle kunna få en inriktning på uppgifter som skulle bidra till att upprätthålla kulturhistoriska värden. Här finns även kopplingar till både arbetslivsmuseerna och det stöd som fördelas via RAÅ till dessa museer.

Lättnader genom skattesystemet

Ett par av svaren handlar om förslag på hur man kunde få olika typer av skatterabatter. Bland annat talas om ett K-RUT, en variant på ROT- och RUT-avdragen. Något förslag tar även upp frågan om en eventuell momsbefrielse för k-märkta fartyg.

Besöksnäringen

Ett antal förslag handlar om önskan om förbättrade samarbeten med besöksnäringen i vid bemärkelse. Här nämns både turistindustrin och de regionala museerna. Kopplingen till museerna framhåller den autentiska upplevelsen.

Nya nätverk

Flera av förslagen framhåller idéer om både nya och befintliga nätverk. Här tas t ex frågan om ett nätverk för alla dem som är engagerade i olika historiska transportslag.

10. Vilka andra aktörer skulle ni vilja samarbeta med?

I denna bearbetning har svaren från både fråga 9 och 10 lagts ihop eftersom de i praktiken blivit snarlika. Därför redovisas synpunkterna på denna fråga ovan under rubriken 9. *Förslag på hur k-märkningen kan utvecklas vidare.*

Slutord

Genom den här presenterade enkätundersökningen till de k-märkta fartygen har vi kunnat sammanfatta möjligheter och problem inom det svenska fartygsbevarandet. Det är viktigt att synliggöra de k-märkta fartygens betydelse för kulturarvet. Genom att många människor engagerar sig både privat, i föreningar och genom företag finns ett utbrett folkligt engagemang för det maritimhistoriska området. Det kan även konstateras att det flytande kulturarvet lockar runt 250 000 människor årligen, vilket i sin tur visar på de k-märkta fartygens attraktionskraft.

Att ekonomin är en viktig del i bevarandet är självklart – och genom enkäten har det tydligt framkommit att det finns starka önskemål om ett utökat offentligt stöd till dessa fartyg.

Det kan konstateras att de förändringar som gjorts på fartygen efter de blivit k-märkta generellt sett gjorts för att upprätthålla eller förstärka de kulturhistoriska värdena.

Önskemålen om rimligare kostnader och en förenklad hantering av regelverken från Transportstyrelsen är något som framhålls av många.

Slutligen kan konstateras att fartygsägarna anser att Statens maritima museer genom Sjöhistoriska ska fortsätta k-märka fartyg även framtidvis.