BÅTHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

# RAPPORT

## KARTLÄGGNING AV

## DET FLYTANDE KULTURARVET EN DEL AV VÅRT MARITIMA KULTURARV

**FÖRSTUDIE 2025 - 2026**

# 1 SAMMANFATTNING

Sverige har, tillsammans med bland annat Storbritannien, en av Europas största kulturbåtsflottor och ett världsunikt maritimt kulturarv. Den svenska träbåtsflottan är unik i Europa. Till skillnad från många andra länder där äldre fartyg ligger som statiska museiobjekt, hålls de svenska kulturbåtarna vid liv genom att de faktiskt seglar, körs och används i reguljär trafik eller charter av föreningar och privatpersoner.

Båthistoriska Riksförbundet (BHRF) har nu genomfört en förstudie/kartläggning syftande till att ge en översikt över:

- Det flytande kulturarvet, dess intresseorganisationer och geografiska spridning.
- Skick och behov av bevarandeåtgärder hos de berörda objekten.
- Förutsättningar för en mer omfattande kartläggning.
- Utvecklingsmöjligheter och framtida behov.

Kartläggningen visar så här långt att historiska skepp och båtar (fartyg) och tillhörande kunskaper i stor utsträckning bevaras av ideella föreningar och privata aktörer, medan ansvar för bevaranderättsliga åtgärder och stöd är delat mellan statliga, regionala och lokala aktörer. Kartläggningsarbetet behöver därför fortsätta med att skapa en samlad dokumentation, tydlighet i ansvarsfördelning och tillgänglighet till kunskap.

De största utmaningarna är otillräcklig och osäker finansiering, generationsväxling, brist på hantverkskompetens, moderna regelkrav, begränsad tillgång till kaj-, varvs- och förvaringsplatser, omfattande administration, klimatpåverkan, anpassade försäkringar och ett svagt rättsligt skydd för det flytande kulturarvet.

Rapporten framhåller behovet av långsiktiga stödformer, lägre kostnader, säkrad kunskapsöverföring, föryngring och ökad mångfald samt behov av anpassade regler som bättre tar hänsyn till historiska fartygs särskilda förutsättningar.

Förstudien har också utvecklat en digital plattform för att göra kunskapsunderlagen tillgängliga genom den maritima kulturarvsportalen och kulturarvskartan. Den belyser vidare myndigheters och organisationers roller, nordiskt och europeiskt samarbete, museernas betydelse, kulturhistorisk värdering och pågående arbete i avseende möjliga framtida finansieringsmodeller.

Slutsatsen är att ett långsiktigt bevarande kräver ytterligare kunskap varför en fortsatt kartläggning och stärkt samverkan mellan civilsamhälle, offentliga aktörer och näringsliv.

Kartläggningen avseende det flytande kulturarvet visar så här långt:

- att organisationer som verkar för att bevara, nyttja och visa upp det flytande kulturarvet finns representerat inom samtliga län i Sverige,
- på en stor enighet hos riksdagspartierna om vikten av att bevara det flytande kulturarvet men att uppfattningen om vägen dit skiljer partierna åt
- att kunskapen om omfattningen av det flytande kulturarvet och kulturarvsarbete fortsatt behöver förbättras på alla nivåer
- på behovet av att stärka bevaranderätten
- på behovet av en föryngring och en ökad mångfald avseende ägare/förvaltare
- på ett behov av utveckling av en modell för kulturvärdes värdering

- på ett behov ökad nationell, nordisk och europeisk samverkan
- på behovet av en större allmän tillgänglighet till av det flytande kulturarvet
- på behovet av en betydande offentlig och privat finansiering"

BHRF har genom denna förstudie lagt en god grund för en fortsatt kartläggning med inriktning på att öka kunskapen om det flytande kulturarvet och möjliga insatser för dess bevarande.

## 2 OM BHRF

Båthistoriska Riksförbundet (BHRF) arbetar för att främja förståelsen för och bevarandet av vårt maritima kulturarv. Arbetet utgår från BHRF:s utvecklingsplan: https://bhrf.se/wp-content/uploads/2024/11/BHRF-utvecklingsplan-2024-slutlig.pdf. Förbundet organiserar 34 föreningar inom den maritima kulturarvsfären (oktober 2026).

Nationellt samverkar BHRF inom ramen för Transporthistoriskt Nätverk (ThN) med övriga transportmedelhistoriska riksorganisationer i Sverige för att stärka bevaranderätten för hela det rörliga kulturarvet.

Internationellt samverkar BHRF (Swedish Maritime Heritage Association) inom ramen för European Maritime Heritage (EMH).

## 3 BAKGRUND

Sverige har ett rikt båt- och skeppshistoriskt kulturarv (ett maritimt kulturarv) som till största del förvaltas av ideella krafter och med privata medel. Det maritima kulturarvet är dock en förbisedd del av det svenska kulturarvet.

Riksantikvarieämbetet konstaterar i sin rapport *Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet* 2018, att även om staten kan säkerställa att det finns museala samlingar av historiska transportmedel, finns det goda skäl att anta att den nuvarande ordningen, där civilsamhället tar ett betydande ansvar, kommer att bestå.

Idag saknas dock en samlad, uppdaterad och kvalitetssäkrad information om det flytande kulturarvet i Sverige. Existerande data är utspridda hos rederier, båtklubbar, sällskap och andra organisationer, vilket gör den svårtillgänglig för beslutsfattare och forskare. Denna informationslucka gör det svårt att förstå omfattningen av det äldre svenska båt- och skeppsbeståndet och därmed förutsättningarna för denna del av vårt maritima kulturarv.

Därför behövs en kartläggning som både dokumenterar nuläget och skapar underlag för framtida insatser för att bevara och utveckla detta viktiga kulturarv. De betydande inventeringar av historiska fartygsbestånd som gjorts av ideella organisationer utgör en viss grund men de behöver samordnas och kompletteras.

Det saknas idag dessutom särskild lagstiftning som skyddar bredden av det rörliga kulturarvet (inklusive det flytande kulturarvet) och såväl regering som riksdag har agerat för att ta fram en lagstiftning som skyddar det transporthistoriska kulturarvet, så här långt utan resultat. Avsaknad av ett lagskydd för historiska transportmedel (rörligt kulturarv) riskerar kulturvärden att förstöras eller förvanskas och föreningar och enskilda att ge upp. Transporthistoriskt Nätverk (ThN) har sedan bildandet 2012 haft ett starkt fokus på att

åstadkomma stärkt lagskydd för det rörliga kulturarvet - historiska transportmedel till lands, till sjöss och i luften.

Arbetet blev framgångsrikt genom ett tillkännagivande från riksdagen i samband med behandlingen av den dåvarande kulturarvspropositionen 2014 som uppmanade regeringen att skyndsamt utreda en lagstiftning för det transporthistoriska kulturarvet. Uppdraget gick till Riksantikvarieämbetet (RAÄ) i regleringsbrevet för 2018. RAÄ blev klar med sin rapport *Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet i slutet av 2018.*

Rapporten följdes upp med ett uppdrag från regeringen till Riksantikvarieämbetet att under 2020 och 2021, i samverkan med bl.a. Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel. Regeringen ansåg med detta att tillkännagivandet var slutbehandlat i samband med i budgetpropositionen för 2021, och regeringen har därefter inte prioriterat något nytt lagstiftningsarbete.

## 4 PROJEKTETS UPPLÄGG OCH GENOMFÖRANDE

BHRF ansökte om 300 000 kronor i bidrag för att genomföra en förstudie/kartläggning syftande till att ge en översikt över:

1. Det flytande kulturarvet, dess intresseorganisationer och geografiska spridning.
2. Skick och behov av bevarandeåtgärder hos de berörda objekten.
3. Förutsättningar för en mer omfattande kartläggning.
4. Utvecklingsmöjligheter och framtida behov.

Riksantikvarieämbetet beslutade lämna bidrag med 150 000 kronor till valfria delar av projektet.

Inom ramen för beviljat bidrag och med en stor andel ideellt arbete har förstudien fokuserat på att genom ett antal begränsade kartläggningar/pilotstudier (delar av pkt 1) skapa och verifiera metoder och tekniska lösningar för en mer omfattande kartläggning (pkt 3).

Analysen av insamlat underlag ger, på en övergripande nivå, en bild av behovet av en fortsatt kartläggnings- och utvecklingsarbete (pkt 4).

En mer omfattande kartläggning av skick och bevarandeåtgärder för enskilda objekt (pkt 2) har beaktats i arbetet med pkt 3 och 4 men inte genomförts.

Med maritimt kulturarv menar vi det kulturarv som har anknytning till sjöfart. Begreppet omfattar alla typer av skepp och båtar (fartyg i det följande), dess utrustning och användning, oavsett storlek byggnadsmaterial och framdrivningssystem samt hantverk och kunskaper som behövs för att bevara och bruka det flytande kulturarvet – ett immateriellt maritimt kulturarv. Här ingår således allt från äldre traditionsfartyg, allmogebåtar, örlogsfartyg, nyttofartyg eller fritidsbåtar, men även fartyg m.m. i utställningar som tagits ur drift.

Till det maritima kulturarvet räknas normalt också landbaserade anläggningar som varv, fyrar och annan infrastruktur till stöd för sjöfarten. Även detta berörs i denna rapport när det är lämpligt för helhetsbilden.

Projektet inom ramen för Riksantikvarieämbetets bidrag är avslutat men kartläggningen fortsätter med fördjupningar och de delar som inte kunde rymmas inom beviljat bidrag.

Denna rapport avser en uppstart, en förstudie, av ett arbete där den fortsatta kartläggningen kommer att inledas med att rapporten presenteras vid ett seminarium på Sjöhistoriska museet den 17:e oktober 2026 samt vid BHRF:s ordförandekonferens i november 2026.

Vid det inledande projektmötet konstaterades att det begränsade finansiella förutsättningarna för kartläggningen kräver en anpassning och att informationsinhämtning och enkäter får ske via e-post och frågeformulär, analyser av privata och offentliga register samt genom intervjuer av besökare vid evenemang och mässor där projektet medverkat. Den ideella insatsen har varit mycket omfattande och en stor mängd enkätsvar har gåtts igenom.

Kartläggningen har genomförts i enlighet med projektplan för förstudien såsom det beskrivs i projektplanen, anpassat till tillgänglig budget. Planerade besök, intervjuer och seminarier har fått ersättas med enkäter, informationsinhämtning från offentliga och privata databaser samt intervjuer/kontakt med allmänheten i samband med medverkan i större evenemang som inkluderar det flytande kulturarvet, exempelvis trä- och veteranbåtsfestivaler, Classic Boat Show.

## 5 INTRESSESFÄREN FÖR DET MARITIMA KULTURARVET

Sverige har ett mycket viktigt och omfattande maritimt kulturarv och sannolikt det största antalet historiska fartyg, åtminstone inom EU, men även en unik flotta av seglande fartyg och en högst levande ångfartygstradition.

Denna kartläggning har som främsta ambition att skapa och tillgängliggöra sammanställningar över det flytande kulturarvet. Undersökningarna har dock gett en del ”överskottsinformation” om övriga delar av det maritima kulturarvet vilket har tagits med i rapporten där så bedöms lämpligt och intressant att fortsätta kartlägga.

Till denna rapport fogas antal underlag kopplade till kartläggningen, diskussions-, informations- och fakta pm i en *maritima kulturarvsportalen* på BHRF:s båthistoriska mötesplats på nätet Den Maritima kulturarvsportalen är en digital plattform som exempelvis myndigheternas kommentarer till sitt ansvar samt mer detaljerade, utredningar, förslag och kartläggningar.

Vidare fogas till rapporten en *maritim kulturarvskarta,* även den på BHRF:s båthistoriska mötesplats på nätet den Maritima kulturarvskartan är en digital plattform där bl.a. resultatet av kartläggningen av de organisationer som kunnat identifieras per juni månad 2026 redovisas.

### Övergripande om riksdag, regering och myndigheters ansvar

Nedan ges en övergripande presentation av riksdagens och myndigheternas roll och ansvar, en mer detaljerad presentation återfinns i informations- och fakta-pm där i förekommande fall också myndighetens egen beskrivning av hur ansvaret utövas är dokumenterat.

Ansvaret är inte samlat hos ett enda departement eller en enda myndighet utan är fördelat efter vilken sakfråga som berörs. Den svenska modellen kräver samverkan och samordning vilket naturligtvis också gäller för det maritima kulturarvet.

***Regering och riksdag***
Riksdagens olika utskott är "motorn i riksdagsarbetet", där förbereds nästan alla frågor innan riksdagen röstar om dem.

Utskottens viktigaste uppgifter är att:

- Granska och behandla förslag från regeringen (propositioner) och riksdagsledamöter (motioner).
- Diskutera och utreda frågor inom sina särskilda ansvarsområden.
- Lämna förslag till beslut till riksdagen i så kallade betänkanden.
- Följa upp och granska hur tidigare riksdagsbeslut fungerar i praktiken.

Av riksdagens 15 utskott samordnar kulturutskottet kulturarvsfrågorna inför beslut i riksdagen. Frågor avseende det maritima kulturarvet är dock inte alltid samlade hos ett enda utskott, varför fler utskott kan beröras beroende på vilken sakfråga som berörs.

I samband med frågor i riksdagen avseende vilka åtgärder som Kulturministern och regeringen avser att vidta för att rädda det flytande svenska kulturarvet respektive det rörliga svenska kulturarvet 2025 respektive 2026 svarar Kulturminister Parisa Liljestrand; *I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Utgiftsområde 17) anförde den dåvarande regeringen att den inte avser att vidta några ytterligare åtgärder för att ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga och flytande kulturarvet. Denna bedömning kvarstår fortfarande.*

Bedömningen kvarstod alltså enligt kulturministern både 2025 och 2026, kort sagt ansåg inte regeringen att det var visat att en särskild lag skulle ge ett tillräckligt effektivt skydd.

Arbetet har synbarligen avstannat trots att samtliga partier i riksdagen av allt att döma av svaren på Båthistoriska Riksförbundets (BHRF) enkät till de åtta riksdagspartierna inför valet 2026 finns en stor majoritet i Sveriges riksdag för förbättrade förutsättningar för bevarandet av det flytande kulturarvet.

BHRF ställde tre frågor till våra riksdagspartier inför valet 2026:

1. Hur vill ni arbeta för en lagstiftning för att ge det flytande kulturarvet ett starkare skydd?
2. Vilka åtgärder vill ni vidta för att öka den statliga finansieringen (till exempel anslag, ROT-liknande stöd, lägre moms)?
3. Hur vill ni öka medvetenheten om det flytande kulturarvet genom till exempel uppdrag till berörda myndigheter.

Alla politiska partier i riksdagen svarade på enkäten, det visar på ett intresse för det flytande kulturarvet vilket är mycket glädjande.

Svaren innehåller ett antal förslag för att stärka regelverket i allmänna termer utan att vara mer precisa.

Några svar hänvisar till Riksantikvarieämbetets utredning från 2018 om en lagstiftning till stöd för det rörliga kulturarvet. Den utredningen har dock regeringen alltså lagt till handlingarna.

Flera svar innehåller tankar om ett ökat stöd. Ett exempel är sponsrings- och gåvoavdrag inom kulturen i stort där en utredning kommer med ett förslag i maj. Andra vill utöka stödet till ideella organisationer i allmänhet.

När det gäller åtgärder för att öka medvetenheten om det flytande kulturarbetet hänvisar fler till expertmyndigheternas roll som kan tydliggöras i regleringsbreven. Även stödet till ideella organisationer lyfts fram.

Sammantaget visar svaret på en förståelse för och en vilja att stärka stödet för det flytande kulturarvet. Hur det manifesteras i konkreta åtgärder efter valet återstår att se.

***Myndigheter***
Nedanstående myndigheter har svarat på den hemställan om information om ansvar, inriktning och resurser som BHRF skickat till 32 centrala myndigheter. Övriga myndigheter har antingen svarat att dom inte har något fastställt ansvar inom området eller helt enkelt avstått från att svara.

***Regeringskansliet***
Frågor avseende det maritima kulturarvet är inte samlat hos ett enda departement eller en enda myndighet, ansvaret är fördelat ansvaret efter vilken sakfråga som berörs.

- Kulturdepartementet har huvudansvaret för kulturarvs- och kulturmiljöpolitiken. Departementets enhet för kultur och kulturmiljö bereder frågor om bland annat museer och kulturmiljö. Under departementet sorterar:
    - Riksantikvarieämbetet är den centrala expertmyndigheten för kulturarv och kulturmiljö.
    - Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria, som ansvarar för de statliga museerna inom dessa områden, däribland Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Vrakmuseet och Marinmuseum. Myndigheten ska dessutom verka för att kulturhistoriskt värdefulla fartyg bevaras och används samt beslutar om statliga fartygsbevarandebidrag.

***Riksantikvarieämbetet (RAÄ)***
Riksantikvarieämbetet är Sveriges nationella kulturarvsmyndighet och har ett övergripande, stödjande och samordnande ansvar för det maritima kulturarvet. Det omfattar exempelvis fartygslämningar, hamnar, farleder, kustmiljöer samt andra kulturhistoriska spår i hav, sjöar och vattendrag.

Ansvaret innebär främst att myndigheten:

- utvecklar föreskrifter, allmänna råd och vägledningar för hur kulturmiljölagen ska tillämpas,
- stödjer och följer länsstyrelsernas kulturmiljöarbete,
- förvaltar nationell kulturmiljöinformation,

- främjar kunskapsuppbyggnad, forskning och metodutveckling om maritima kulturmiljöer,
- bevakar kulturmiljöintresset i samhällsplanering och miljöarbete,
- samt verkar för nationell och internationell samverkan kring skydd, bevarande och hållbar användning av kulturarvet.

I dagsläget har Riksantikvarieämbetet inget särskilt uppdrag att arbeta med frågor avseende det maritima kulturarvet.

RAÄ fördelar årligen medel för bidrag till kulturarvsarbete där bland annat projekt inom det flytande kulturarvet har erhållit bidrag.

***Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria*** (SMMTF)
Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria har ett övergripande statligt ansvar för att bevara, utveckla och öka kunskapen om Sveriges maritima kulturarv. Ansvaret omfattar framför allt:

- Samlingar och dokumentation: Myndigheten ska vårda, förteckna och vetenskapligt bearbeta föremål, arkiv, fotografier, ritningar och andra samlingar med anknytning till sjöfart, skeppsbyggeri och sjöförsvar. Samlingarna ska även utvecklas genom nya förvärv.
- Tillgängliggörande: Ett representativt urval av samlingarna ska göras tillgängligt för allmänheten genom utställningar, pedagogisk verksamhet, forskning och digital förmedling.
- Historiska fartyg: Myndigheten ska verka för att kulturhistoriskt värdefulla fartyg bevaras och kan brukas. Den ansvarar även för att fördela statsbidrag till kostnader för vård av sådana fartyg i enlighet med *Förordning (2011:1565) om statsbidrag till kostnader för vård av kulturhistoriskt värdefulla fartyg.*
- Kunskapsuppbyggnad: Myndigheten ska främja forskning och förmedla kunskap om bland annat handelssjöfart, örlogs- och sjöförsvarshistoria, skeppsbyggeri, fritidsbåtliv och människans relation till havet.
- Stöd och samverkan: Regionala och lokala museer samt ideella aktörer inom det maritima kulturarvsområdet ska stödjas. Myndigheten ska också bedriva internationellt och interkulturellt samarbete.
- Museiverksamhet: Det maritima uppdraget bedrivs främst genom Marinmuseum, Sjöhistoriska museet, Vrakmuseet och Vasamuseet.

Sammanfattningsvis innebär således ansvaret att förvalta de fysiska spåren av Sveriges maritima historia och se till att kulturarvet används, undersöks och görs begripligt och tillgängligt för dagens och framtidens samhälle.

***Transportstyrelsen***
Transportstyrelsens ansvar för det maritima kulturarvet är begränsat och i första hand knutet till sjöfartsreglering, säkerhet och möjligheten att använda historiska fartyg. Myndigheten har inte det övergripande ansvaret för att bevara det maritima kulturarvet.

Transportstyrelsen ansvarar inom arbetet med det maritima kulturarvet främst för att:

- besluta om klassning som traditionsfartyg, i samråd med Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria,
- utfärda och förnya intyg för traditionsfartyg samt ompröva eller återkalla klassningen om villkoren inte längre är uppfyllda,
- fastställa och tillämpa krav på sjösäkerhet, bemanning, behörigheter, certifiering och säkerhetsorganisation för kulturhistoriskt värdefulla fartyg som används i sjöfart,
- bedriva tillsyn över dessa fartyg och deras redare på samma grundläggande sätt som för annan civil sjöfart.
- inom regelgivning och tillståndsprövning möjliggör att traditionell teknik och traditionellt sjömanskap kan fortsätta att användas, samtidigt som en godtagbar säkerhetsnivå upprätthålls.

För att ett fartyg ska klassas som traditionsfartyg krävs bland annat kulturhistoriskt värde, användning av traditionell teknik och att verksamheten inte har kommersiellt syfte. Den kulturhistoriska bedömningen görs tillsammans med SMMTF, medan Transportstyrelsen fattar själva klassningsbeslutet.

Transportstyrelsen ska inte förvalta det maritima kulturarvet som sådant, men myndigheten har ett viktigt indirekt ansvar genom att utforma och tillämpa fartygssäkerhetsregler så att historiska fartyg kan bevaras som seglande och brukade kulturföremål utan att säkerheten eftersätts.

***Polisen***

Polisen har inget generellt ansvar i frågor avseende det maritima kulturarvet.
Polisens ansvar aktualiseras främst vid misstanke om brott, exempelvis:

- plundring eller olovliga ingrepp på fartygslämningar,
- stöld, häleri eller olaglig handel med kulturföremål,
- skadegörelse på skyddade lämningar,
- brott mot kulturmiljölagen.

Polisen tar emot anmälningar, säkrar bevis, utreder brott under åklagarens ledning och samverkar vid behov med bland annat Kustbevakningen, länsstyrelsen.

***Tullverket***

Tullverkets ansvar för det maritima kulturarvet är främst indirekt och gränsrelaterat. Myndigheten har inte huvudansvaret för att förvalta, registrera eller vårda exempelvis fartygsvrak och andra kulturhistoriska lämningar under vatten.

Tullverkets uppgifter är framför allt att:

- Kontrollera in- och utförsel av kulturföremål, exempelvis arkeologiska fynd, föremål från vrak, äldre båtar eller delar av fartyg.

- Kontrollera att föremål som lämnar Sverige har det utförseltillstånd eller den exportlicens som krävs enligt kulturmiljölagen och EU:s regler. Tillstånden beslutas av kulturmyndigheter – inte av Tullverket.
- Kontrollera import av kulturföremål från länder utanför EU. Sedan den 28 juni 2025 krävs i vissa fall importlicens eller importörsförklaring, bland annat för äldre arkeologiska föremål.
- Upptäcka och ingripa mot olaglig handel och smuggling av kulturföremål. Olovlig utförsel kan medföra ansvar enligt lagen om straff för smuggling.
- Samverka med bland andra Riksantikvarieämbetet, Polismyndigheten och Kustbevakningen vid misstänkta kulturarvsbrott.

***Kustbevakningen***
Kustbevakningen har främst ett operativt bevaknings- och brottsbekämpande ansvar till sjöss för det maritima kulturarvet – inte det övergripande ansvaret för vård och förvaltning.

Det innebär bland annat att Kustbevakningen:

- övervakar skyddade vrak och andra fornlämningar under vatten i samband med sin ordinarie sjöövervakning,
- upptäcker, förebygger och ingriper mot misstänkta brott, exempelvis olovlig dykning, plundring, bärgning eller skadegörelse,
- kan dokumentera händelser och säkra bevisning, samt samverka med Polismyndigheten och åklagare,
- ska omedelbart underrätta länsstyrelsen om myndigheten tar emot ett fornfynd eller en anmälan om ett fornfynd,
- bistår med exempelvis fartyg, flygövervakning, dykare och teknisk utrustning vid undersökning, dokumentation och tillsyn av kulturhistoriskt värdefulla vrak,
- medverkar i myndighetssamverkan för att skapa kunskap om och långsiktigt skydda kulturarvet under vatten.

## Uppgifter och ansvar regionalt och lokalt

76 % av länsstyrelserna, 48 % av regionerna och 60 % av kommunerna har svarat på den hemställan om information om ansvar, inriktning och resurser som BHRF skickat till samtliga.

Övergripande kan sägas att kunskapen om hur verksamheten inom det flytande kulturarvet bedrivs är mycket begränsad regionalt och lokalt men saknar också ett tydligt, direkt lagstadgat ansvar. Däremot har såväl länsstyrelserna, regionerna som kommunerna ett ansvar inom angränsande kulturarvs arbete i enlighet med deras ansvar i Kulturmiljölagen.

Det finns dock några lysande undantag främst hos ett antal kommuner och regioner där maritima verksamheter har varit och/eller har varit en särskilt stark del av deras respektive historiska utveckling. Flera av dessa kommuner har haft svårt att särredovisa vilka finansiella resurser som avsätts då de är en starkt integrerad del av den normala driften av kommunens verksamhet.

Samma sak gäller för ett antal länsstyrelser där deras ansvar enligt kulturmiljölagen ibland har en tydlig koppling mot det flytande kulturarvet.

***Länsstyrelser***
Länsstyrelserna ansvarar för det statliga kulturmiljöarbetet i respektive län. För det maritima kulturarvet innebär det framför allt att tillämpa kulturmiljölagen på kulturhistoriska lämningar i hav, sjöar, vattendrag och kustmiljöer. Ansvaret omfattar inte det flytande kulturarvet men har ofta beröringar i form av kulturarvsmiljöer såsom historiska träbåtsvarv.

Länsstyrelsens viktigaste uppgifter är att:

- Tillsyn och lagtillämpning: Länsstyrelsen kontrollerar att kulturmiljölagen följs och handlägger ärenden som rör fornlämningar och fornfynd i länet, även under vatten.
- Antikvarisk bedömning: Myndigheten bedömer om en lämning har status som fornlämning och vilket fornlämningsområde på sjöbotten eller marken som behövs för att lämningen ska kunna bevaras. Fartyg som förlist före 1850 kan omfattas av automatiskt skydd; en yngre fartygslämning kan i ett enskilt fall fornlämningsförklaras om särskilda skäl finns med hänsyn till dess kulturhistoriska värde.
- Samråd och tillstånd: Den som planerar muddring, kabeldragning, ledningar, vindkraft, hamnar, bryggor, farleder eller andra arbeten som kan beröra en fornlämning ska samråda med länsstyrelsen. Länsstyrelsen prövar ansökningar om att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.
- Arkeologiska insatser: Länsstyrelsen kan besluta om arkeologisk utredning, förundersökning eller undersökning, fastställa villkor och kostnadsansvar samt säkerställa att arbetet utförs av en aktör med tillräcklig kompetens.
- Hantering av fynd och skador: Länsstyrelsen tar emot anmälningar om nyupptäckta lämningar, fornfynd och skador. Om en okänd fornlämning upptäcks under ett arbete ska arbetet avbrytas i den del som berör lämningen och länsstyrelsen kontaktas.
- Planering och miljöprövning: Länsstyrelsen bevakar kulturmiljövärden i samhällsplanering, prövning av vattenverksamhet och miljökonsekvensbeskrivningar samt verkar för att skador undviks eller begränsas. Det omfattar också riksintressen för kulturmiljövården i kust- och vattenområden.
- Kunskap, vård och tillgänglighet: Länsstyrelsen lämnar råd och information, samverkar med bland annat museer och andra myndigheter och kan fördela bidrag till vård, kunskapsunderlag och tillgängliggörande av värdefulla kulturmiljöer.

***Regioner***
Regionerna har inte något särskilt, samlat lagstadgat ansvar avseende det maritima kulturarvet. Ansvaret är som sagt delat mellan staten, länsstyrelserna, regionerna, kommunerna, museerna och ägarna. Regionernas roll är främst kulturpolitisk, strategisk och finansierande.

Regionernas viktigaste uppgifter är att:

- Integrera det maritima kulturarvet i den regionala kulturpolitiken. Genom regionala kulturplaner kan regionen prioritera exempelvis sjöfartshistoria, kust- och skärgårdsmiljöer, varv, hamnar, fiskelägen, båtsamlingar och maritima traditioner.
- Finansiera och ge uppdrag till regionala museer och andra kulturinstitutioner. Inom kultursamverkansmodellen fördelar regionerna statliga och regionala medel. Regionala museer kan därigenom arbeta med dokumentation, samlingsförvaltning, kunskapsuppbyggnad, pedagogik och rådgivning om maritima miljöer.
- Beakta kulturarvet i det regionala utvecklingsarbetet
- Samordna aktörer och främja tillgänglighet. Regionen kan skapa samverkan mellan kommuner, länsstyrelse, museer, universitet, hembygds- och sjöfartsföreningar samt ägare av fartyg och anläggningar.
- Förvalta egna verksamheter eller samlingar. Om regionen äger ett museum, en fastighet, ett fartyg eller en samling har den också ett konkret ansvar som huvudman eller ägare för vård, dokumentation, säkerhet och tillgängliggörande.

***Kommuner***

Kommunerna har ett viktigt men inte direkt ansvar för det maritima kulturarvet. Ansvaret gäller framför allt hur kulturhistoriska värden i kust-, skärgårds- och vattenmiljöer hanteras i den kommunala planeringen och förvaltningen.

Kommunernas viktigaste uppgifter

- Planera användningen av mark och vatten. Genom översiktsplaner och detaljplaner ska kommunen väga in kulturvärden när exempelvis hamnar, marinor, vindkraft, muddring, kablar, kustskydd eller ny bebyggelse planeras. Översiktsplanen ska redovisa grunddragen för användningen av både mark- och vattenområden.
- Identifiera och redovisa värdefulla miljöer. Kommunen behöver ha kunskapsunderlag om exempelvis historiska hamnar, varv, fyrmiljöer, fiskelägen, kustbebyggelse och andra maritima kulturlandskap. Sedan den 1 december 2025 ska särskilt värdefulla byggnadsverk, allmänna platser och bebyggelseområden samt nödvändig hänsyn redovisas i översiktsplanen.
- Skydda kulturvärden genom plan- och bygglagen. Kommunen kan använda detaljplaner och områdesbestämmelser för att införa exempelvis skydds- och varsamhetsbestämmelser, rivningsförbud och regler om utformning. Det kan även omfatta fasta anläggningar i vatten och kulturhistoriskt värdefulla hamnmiljöer.
- Pröva lov och kommunala åtgärder. Vid bygglov, rivningslov och andra kommunala beslut ska kulturvärden, varsamhetskrav och förvanskningsförbud beaktas. Kommunen ska också visa hänsyn när den själv är exploatör, mark- eller fastighetsägare.
- Beakta miljöbalken och riksintressen. Kulturmiljöer av allmänt intresse ska så långt möjligt skyddas mot påtaglig skada, och områden av riksintresse för kulturmiljövården har ett starkare skydd. Detta ska vägas in i kommunens planering och miljöbedömningar.

- Samverka och sprida kunskap. Kommunen bör samverka med länsstyrelsen, museer, hembygds- och dykarorganisationer, hamnägare och andra berörda samt göra kulturarvet tillgängligt genom dokumentation, information och kulturverksamhet.

# 4 EXEMPEL PÅ INTERNATIONELL VERKSAMHET/SAMVERKAN

Internationellt inkluderar det flytande kulturarvet i stor omfattning såväl den nordiska samverkan som inom EU.

Samarbetet bedrivs genom flera överlappande nätverk. På regeringsnivå skapar Nordiska ministerrådet ramar för kultur-, miljö- och havsrelaterade initiativ. Myndigheter, museer och forskningsinstitutioner samarbetar dessutom direkt i projekt och kunskapsutbyten.

Det europeiska samarbetet kring det maritima kulturarvet omfattar både fysiska lämningar – exempelvis historiska fartyg, hamnar, fyrar, varv och skeppsvrak – och immateriella värden som sjömanskap, båtbyggnation, kustsamhällens traditioner och berättelser.

## Nordiskt samarbete

Det nordiska samarbetet om det maritima kulturarvet omfattar både materiella och immateriella spår av människors liv vid hav, kuster, sjöar och älvar. Hit hör bland annat fartyg och vrak, hamnar, fyrar, varv, fiskelägen, kustlandskap, båttyper, navigationskunskap samt berättelser och traditioner knutna till sjöfart och fiske. Eftersom havsområden, handelsvägar och historiska händelser korsar dagens nationsgränser är samarbete en grundförutsättning för att kulturarvet ska kunna dokumenteras, skyddas och förmedlas.

Samarbetet bedrivs genom flera överlappande nätverk. På regeringsnivå skapar Nordiska ministerrådet ramar för kultur-, miljö- och havsrelaterade initiativ. Myndigheter, museer och forskningsinstitutioner samarbetar dessutom direkt i projekt och kunskapsutbyten.

Särskilt betydelsefullt är det bredare Östersjösamarbetet inom Baltic Region Heritage Committee (BRHC), där nordiska länder arbetar tillsammans med övriga Östersjöstater. Kommitténs arbetsgrupper för kulturarv under vatten och för kust- och maritimt kulturarv utvecklar gemensamma metoder, rekommendationer och projekt.

## Nordiska klinkbåtstraditioner och den nordiska styrgruppen

Det nordiska samarbetet runt den nordiska klinkbåtstraditionen sticker ut som särskilt framgångsrikt och ledde till att Unescos kommitté för tryggande av det immateriella kulturarvet i december 2021 beslutade att uppta nordiska klinkbåtstraditioner till Unescos representativa lista över mänsklighetens immateriella kulturarv. Upptagandet innebär ett synliggörande och kunskapsspridning om den levande traditionen att bygga båtar i klinkteknik.

Sverige hade en aktiv roll i det nordiska arbetet med nomineringen av klinkbåtstraditionerna till Unescos representativa lista över mänsklighetens immateriella kulturarv. Arbetet samordnades genom en nordisk styrgrupp med representanter från de fem nominerande länderna Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige. Den svenska representationen i styrgruppen knöt samman det svenska arbetet med den gemensamma nordiska nomineringsprocessen och det fortsatta arbetet med att utveckla samarbetet kring traditionen.

Parallellt fanns ett bredare och mer löst sammanhållet svenskt nätverk av båtbyggare, traditionsbärare, föreningar, museer, kulturarvsinstitutioner och utbildningsaktörer som genom skriftliga stödbrev bidrog till att förankra nomineringen och synliggöra klinkbåtstraditionens olika uttryck.

Den svenska medverkan bestod därmed av både en formell representation i den nordiska styrgruppen och ett bredare civilsamhälleligt och professionellt nätverk. Nätverket blev en viktig länk mellan lokala traditionsbärare och det nordiska kulturarvssamarbetet, och har efter Unesco-inskrivningen fortsatt att utgöra en grund för erfarenhetsutbyte, utbildning och gemensamt arbete med att levandegöra klinkbåtstraditionerna. Hösten 2027 planeras en nordisk klinkbåtskonferens i Sverige.

## Exempel på övrig internationell samverkan

**Gemensamma internationella principer.** UNESCO:s konvention från 2001 är central för det undervattensarkeologiska kulturarvet.

**Europeiska kulturarvspolitiska ramar.** Europarådets Farokonvention lyfter människors rätt att delta i kulturarvet och framhåller lokalsamhällens, civilsamhällets och myndigheternas gemensamma ansvar. Detta är särskilt relevant för hamn- och kustmiljöer där kulturarvet fortfarande används och utvecklas.

**Samarbete inom EU.** EU stödjer forskning, digital dokumentation, utbildning och gränsöverskridande projekt genom bland annat Interreg, Kreativa Europa och Horizon Europe. En viktig fråga är att föra in marina kulturvärden i den fysiska planeringen av havsområden. EU:s vägledning framhåller att vrak, historiska farleder och andra lämningar ofta berör flera länders vatten och därför kräver gemensamma kartläggnings- och skyddsstrategier.

**Professionella och ideella nätverk.** European Maritime Heritage (EMH) är en europeisk, icke-statlig sammanslutning som grundades 1992. Organisationens mål är att stärka framtiden för Europas maritima kulturarv – både materiella lämningar, såsom historiska fartyg och hamnmiljöer, och immateriella värden, såsom kunskap, hantverk, berättelser och traditioner knutna till hav, sjöar, floder och laguner. Nätverket arbetar med kunskapsutbyte, gemensamma bevarandeprinciper och dialog med europeiska institutioner om bland annat säkerhetsregler, certifiering och möjligheten att fortsätta använda historiska fartyg. Enligt EMH:s officiella presentation har föreningen 27 medlemmar i 12 länder:

**Regionalt samarbete.** I Östersjön, Nordsjön, Atlanten och Medelhavet genomförs projekt där museer, universitet, myndigheter och lokala föreningar delar register, arkeologiska metoder och digital teknik. Östersjösamarbetet är särskilt betydelsefullt eftersom de goda bevarandeförhållandena har lämnat ett stort antal välbevarade vrak.

## Föreningar och andra organisationers arbete inom det flytande kulturarvet.

Vid kartläggningen av organisationer aktiva inom det flytande kulturarvsarbetet har ambitionen i denna inledande förstudie främst varit att identifiera allmännyttiga ideella föreningar och deras verksamhet och geografiska hemvist.

Resultatet ger så här långt en någorlunda samlad bild av omfattningen organisationer som är aktiva inom den maritima kulturarvsfären trots mycket dålig svarsfrekvens på enkäterna från aktuella ideella organisationer. Den viktigaste informationskällan har här varit Skattemyndigheten, i kombination med söktjänsten allabolag, som bidragit med ett mycket stort antal registeruppgifter efter att kartläggningen specificerat ett antal SNI koder. En SNI-kod (Standard för svensk näringsgrensindelning) är en kod som beskriver vilken typ av verksamhet ett företag bedriver. Den används av bland annat SCB, Skatteverket och Bolagsverket för statistik, registrering och olika myndighetsändamål.
Det kan konstateras att aktuella identifierade organisationer är fördelade på ett antal olika SNI koder så som:

- 91.300: Bevarande och återställning av historiska tillgångar
- 91.210: Drift, förvaltning, vård och utställning av samlingar i museum.
- 94.990: Verksamhet i diverse övriga intresseorganisationer (flest registreringar)
- 50.301: Reguljär sjötrafik på inre vattenvägar
- 50.302: Icke reguljär sjötrafik på inre vattenvägar
- 91.020: Museiverksamhet
- 94.990: Verksamhet i diverse övriga intresseorganisationer
- 93.290: Övrig fritids- och nöjesverksamhet
- 77.340: Uthyrning och leasing av fartyg och båtar
- 94.990: Verksamhet i diverse övriga intresseorganisationer
- 91.030: Drift av historiska platser och byggnader samt liknande sevärdheter
- 33.150: Reparation och underhåll av civila fartyg och båtar
- 30.120: Byggande av fritidsbåtar
- 94.910: Verksamhet i religiösa samfund
- 93.199: Annan sportverksamhet

Det kan konstateras att det saknas ett enhetligt sätt att registrera verksamheter inom det maritima kulturarvet varför det har varit ett mycket omfattande arbete bara att identifiera vilka koder som är aktuella och troligen finns ytterligare ett antal organisationen registrerade inom andra SNI koder att identifiera i det fortsatta arbetet.

Skattemyndigheten har således varit nyckel till att identifiera aktuella organisationer. Dock är registreringsanteckningar om organisationers ändamål med verksamheten föremål för sekretess hos myndigheten varför arbetet med att identifiera de olika organisationernas syfte/ändamål till stor del återstår att kartlägga.

Grovt kan identifierade organisationer indelas i 3 grupper:

**Lokala föreningar** där det konkreta/operativa arbetet utförs. Här sköts, renoveras och nyttjas det flytande kulturarvet/skepp och båtar samt genomförande av utställningar, event,

utställningar och lokala museer**.** Inriktningen kan vara ett specifikt fartyg men oftast en mer allmän inriktning mot historiska fartyg. Här bedrivs också en hel del utbildning avseende renovering och båtvård. En stor del av kulturarvet sköts också av enskilda personer inom ramen för en ”vanlig båtklubb” eller privat i egna eller förhyrda lokaler.

Gemensamt för de lokala föreningarna och de enskilda ägarna är att de kombinerar praktiskt underhåll, ideellt arbete, kunskapsöverföring, publika visningar och ofta aktiv användning av fartyg eller anläggningar. På så sätt bevaras både de fysiska objekten och kunskaperna om hur de byggs, framförs och används. De lokala organisationernas verksamhet är arbets- och kostnadskrävande och starkt beroende av frivilliga med specialkunskaper.

**Specialförbunden** samordnar en viss del av kulturarvet och har oftast en mer konkret inriktning som exempelvis historiska segel- eller motorfartyg, viss yrkes inriktning såsom statliga yrkesfartyg, skutsegling eller lotsverksamhet samt olika klass förbund och föreningar avseende viss konstruktör. Hit räknar vi också de branschorganisationer som är nödvändiga för kulturarvsarbetet såsom båtbyggare och motorhistoriska föreningar samt museiföreningar som lägger jämförelsevis mer kraft på ritningar, arkiv och fritidsbåtarnas form- och konstruktionshistoria.

**Paraplyorganisationerna** samordnar och stödjer snarare än driver operativ verksamhet, deras inriktning är främst att ge råd och skapa nätverk för sina medlemmar samt driva gemensamma frågor gentemot politiken och myndigheterna. Exempel på paraplyorganisationer som samordnar organisationer inom det flytande kulturarvet är:

- **Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam)** verkar för att arbetslivsmuseerna ska synas och höras inklusive museer inom det maritima området.
- **Båthistoriska Riksförbundet (BHRF)** arbetar för att främja förståelsen för och bevarandet av äldre båtar och skepp (fartyg)”. Detta gäller alla typer av fartyg, oavsett storlek, byggnadsmaterial eller framdrivningssystem. Förbundet arbetar också för att bevara de hantverk och kunskaper som behövs för att bevara och bruka det flytande kulturarvet; -ett immateriellt maritimt kulturarv!
- **Sveriges segelfartygsförbund** (SSF) är förbundet för traditionella segelfartyg, fartygsombud och personer som vill bevara, bruka och utveckla Sveriges segelfartygsarv. koncentrerar sig på traditionsfartyg och seglande sjömanskap.
- **Sveriges Ångbåtsföreningen (SÅF)** har fokus verksamheten avseende ångfartygen och har en stark inriktning på maskinteknik, pannor och säkerhetsregler.

Föreningarnas inriktning och verksamheter är ibland överlappande men kompletterar oftast varandra. Gemensamt är att de försöker hålla kulturarvet levande genom användning, men balansen mellan praktisk drift, dokumentation, publik verksamhet och opinionsbildning varierar tydligt. Föreningarna arbetar mot samma mål – att bevara och tillgängliggöra det maritima kulturarvet – men deras verksamheter skiljer sig genom vilka objekt de vårdar, hur praktiskt arbetet är och vilken roll organisationen har.

De lokala föreningarna bevarar föremålen och utför arbetet, specialförbunden förvaltar kunskap och gemensamma intressen, och de breda samarbetsorganisationerna skapar utbildning, synlighet och politisk tyngd.

# 6 RESULTAT OCH FÖRSLAG

Den huvudsakliga inriktningen för förstudien/kartläggningen har varit att skapa bra sammanställningar och kunskapsunderlag avseende det flytande kulturarvet. Underlaget riktar sig till såväl personer som redan har god insikt i delar av arbetet och vill fördjupa sig som till organisationer och beslutsfattare men också till en allmänhet som söker möjlighet att engagera sig i det maritima kulturarvet som helhet eller för att hitta sin organisation att arbeta inom mer lokalt.

De mer geografiskt relaterade redovisningarna/sammanställningarna är också en god guide för den som söker lämpliga besöksmål för inspiration i sitt eget kulturarvsarbete eller bara för att få kunskap och inblick i vår historia och det omfattande arbete som pågår för att bevara den.

Denna rapport gör inte anspråk på att vara fullständig, den är snarare en början på, och ger förhoppningsvis inspiration till fortsatt arbete. Den ska naturligtvis vara ett kunskapsunderlag till beslutsfattare om behovet av utveckling, förändring och förbättrade möjligheter till att *DET FLYTANDE KULTURARVET BEVARAS OCH UTVECKLAS FÖR FRAMTIDA GENERATIONERS KUNSKAP, NYTTA OCH NÖJE I DRIFT OCH UNDER RENOVERING.*

Kartläggningens resultat redovisas övergripande i denna rapport samt mer detaljerat i sammanställningar och fakta-pm. Resultatet av kartläggningen presenteras främst i en *”Maritim kulturavsportal”* på BHRF:s webbplats den Båthistoriska mötesplatsen.

Resultatet av kartläggningen av organisationer m.m. presenteras främst i den *”Maritima kulturarvskartan”.* Informationen i kartan är sökbar i fritext, på ett antal givna kriterier samt förekomsten i Län och Kommun (registrerat säte för organisationen). Kartan presenterar även annan relevant information så som museer och aktiva båtbyggare.

Redovisningarna i kartan är av övergripande karaktär. Flertalet av de identifierade organisationerna i kartläggningen har egna webbsidor eller annat media för att kommunicera sin verksamhet publikt och kartläggningen begränsar sig till utvalda fakta och länkar därutöver till aktuell organisationens egna kommunikationskanaler. Målet är här att ge en samlad bild av organisationer och verksamheter och deras geografiska hemvist.

Under projektets gång har också ett stort antal artiklar och fakta-pm publicerats på BHRF:s Båthistoriska mötesplats. Dessa återges inte i sin helhet i denna rapport men är en del av resultatet av kartläggningen, relevanta delar publiceras i den *Maritima kulturarvsportalen.*

Ett fortsatt framgångsrikt arbete kräver insatser från såväl ideella, kommersiella som offentliga aktörer. Denna kartläggning är en del i arbetet med att bredda kunskapen och samarbetet inom den maritima kulturarvsfären.

## Enkäter och intervjuer

Enligt förstudiens inledande projektplan skulle ett antal intervjuer och seminarier genomföras. Med anledning av begränsad budget så gjordes en ominriktning och intervjuer och seminarier byttes mot ett antal enkäter.

Svarsfrekvensen på enkäterna blev ytterst begränsad och då i synnerhet från de organisationer som har som syfte/ändamål att arbeta för bevarandet av det flytande kulturarvet oklart varför. Projektet återgick därför till ursprunglig plan att intervjua ett antal medlemmar och organisationer vilket till största del genomfördes i anslutning till större event och mässor samtidigt som projektet kommunicerades till allmänheten, totalt intervjuades 1468 slumpvis valda personer.

Underlaget visade att den grundläggande svårigheten är att föreningarna förvaltar stora, tekniskt komplicerade och kostsamma kulturarv med begränsade ekonomiska och personella resurser. Det långsiktiga bevarandet kräver därför inte bara fler bidrag, utan också lägre kostnader, yngre medlemmar, säkra kaj- och verkstadsplatser, dokumenterad kunskapsöverföring och regler som bättre tar hänsyn till historiska fartygs särskilda förutsättningar.

Resultatet av genomförda intervjuer ger följande bild (utan prioriteringsordning) av de största utmaningarna som de ideella föreningarna som arbetar för att bevara Sveriges maritima kulturarv.

**Otillräcklig och osäker finansiering**

Äldre fartyg, varv och hamnanläggningar är dyra att underhålla. Kostnaderna för exempelvis skrovrenoveringar, ångpannor, motorer, rigg, försäkringar och kajplatser kan snabbt bli mycket stora. Offentliga och privata bidrag täcker normalt bara en mindre del av den totala kostnaden varför Sverige fartygshistoriska kulturarv till största del förvaltas och finansieras genom medlemsavgifter, gåvor, sponsring, intäkter och arbete av ideella krafter samt med privata medel.

Bidrag är dock inte det enda sättet att skapa hållbar finansiering av verksamheterna. Minskade kostnader för nyttjande och förvaltning står högt på listan över viktiga åtgärder. Olika regelverk gör oftast ingen skillnad på om ett fartyg är nytt och modernt eller historiskt, likaså är uttag av skatter och avgifter inte differentierade med hänsyn till om verksamheten t.ex. är ideell eller vinstdriven.

Det är också viktigt att säkra långsiktigheten i kulturarvsarbetet. Ett sätt skulle kunna vara att införa fleråriga verksamhets- och underhållsbidrag i stället för enbart korta projektstöd och skapa gemensamma fonder för kostsamma arbeten på skrov, maskiner, fyrar och hamnmiljöer.

**Rekrytering och generationsväxling**

Föryngring, ökad mångfald och en mer jämlik könsfördelning är en viktig fråga för alla våra medlemsorganisationer. Målsättningen för arbetet är att det i största möjliga utsträckning fortsatt ska vara förenlig med bevarandet av fartygens äldre teknik och utförande. För att uppnå detta krävs satsningar på kunskapsöverföring och utbildning inom området. Detta förutsätter i sin tur tillgång till kompetens rörande äldre material och metoder.

Många föreningar är beroende av ett begränsat antal mycket engagerade personer. När äldre medlemmar slutar finns en risk att både arbetskraft och specialistkunskap försvinner. Föreningarna behöver därför locka yngre medlemmar och skapa verksamheter där nya

deltagare får verkligt ansvar, praktisk utbildning och möjlighet att använda fartygen eller anläggningarna.

Med en medlemsutveckling med fokus på föryngring, ökad mångfald och en mer jämlik könsfördelning kan vi möta dessa utmaningar och skapa ett långsiktigt engagemang för att bevara och utveckla denna del av vårt gemensamma kulturarv.

**Förlust av hantverks- och teknikkompetens**
Tillgången till traditionella träbåtsbyggare, skeppstimmermän, riggare, segelmakare och personer med kunskap om äldre ångmaskiner och motorer är ojämn över landet. Även när en förening har pengar kan det vara svårt att hitta rätt kompetens. Bevarandet gäller därför inte bara föremålen utan också det immateriella kulturarvet: arbetsmetoder, yrkesspråk och praktiskt handlag.

**Moderna regler för historiska objekt**
Fartyg som används måste ofta uppfylla nutida krav på säkerhet, bemanning, miljö, tillgänglighet och försäkring. Kraven är viktiga, men kan vara svåra och kostsamma att förena med äldre konstruktioner. Organisationerna måste här balansera tre, ibland motstridiga mål: att bevara fartygets historiska karaktär, att göra det säkert och att hålla det i aktiv drift.

**Brist på kaj-, varvs- och förvaringsplatser**
Historiska fartyg behöver långsiktigt säkra kajplatser, tillgång till el och vatten samt möjligheter till torrsättning och verkstadsarbete. I attraktiva hamnområden konkurrerar föreningarna ofta med bostäder, kommersiell verksamhet och modern fritidssjöfart. Förlusten av en kaj- eller varvsplats kan bli ett direkt hot mot ett fartygs framtid. Möjligheten att inrätta s.k. kulturarvshamnar skulle här vara en bra inriktning.

**Stort administrativt ansvar**
Förutom praktiskt underhåll måste föreningarna hantera ekonomi, bidragsansökningar, dokumentation, tillstånd, säkerhetsrutiner, besiktningar, försäkringar och myndighetskontakter. Små föreningar kan sakna personer med rätt administrativ kompetens. Bidrag betalas dessutom ofta ut först efter att arbetet genomförts, vilket kan skapa likviditetsproblem.

**Slitage och klimatpåverkan**
Fartyg och kustnära anläggningar utsätts kontinuerligt för fukt, salt, korrosion, is, stormar och temperaturskiftningar. Klimatförändringar kan förstärka problemen genom högre vattennivåer, extremväder och förändrade biologiska förhållanden. Kulturarv under vatten påverkas också av ökande temperaturer och fler kraftiga stormar

**Att förena bevarande med användning**
Ett fartyg som används hålls ofta tekniskt levande och blir tillgängligt för allmänheten, men användningen orsakar samtidigt slitage. En förening måste därför avgöra vilka delar som ska sparas, repareras eller ersättas och hur moderna installationer kan göras utan att de kulturhistoriska värdena går förlorade. Materialtrogna reparationer är dessutom ofta dyrare och kräver särskild kompetens.

**Begränsat rättsligt skydd**

Det flytande kulturarvet har inte samma generella skydd som exempelvis byggnadsminnen. K-märkning av fartyg är ett erkännande av kulturhistoriskt värde, men innebär inte ett fullständigt juridiskt skydd. Det saknas fortfarande särskild lagstiftning som skyddar bredden av det rörliga kulturarvet.

**Svårigheten att hitta en relevant försäkring till historiska fartyg**
Flera intervjuade tar upp problemet med att hitta en försäkring anpassad för äldre, välbevarade eller restaurerade fartyg. Den viktigaste skillnaden mot en vanlig försäkring är ofta hur båtens värde bestäms.

Studien har kartlagt några i sammanhanget tillgängliga försäkringar vilka presenteras i ett pm under den Maritima Kulturarvsportalen.

## 7 MUSEER

I Sverige regleras offentlig museiverksamhet i museilagen. Därutöver styr regeringen verksamheten genom uppdrag och myndighetsinstruktioner samt det årliga regleringsbrevet.

Museer som drivs av privata aktörer eller ideella organisationer omfattas inte av museilagens bestämmelser. De offentliga museerna är dock enligt sin instruktion skyldiga att samverka med ideella föreningar. En institutionaliserad samverkan kan dock leda till att icke offentliga museer ändå kan komma att omfattas av museilagens bestämmelser.

Det finns ett relativt stort antal hembygdsmuseer och/eller ideella föreningar som bedriver utställningsverksamhet med båtar och annan maritim inriktning. Mycket av föremål, ritningar, båtar m.m. av intresse för en större allmänhet finns och vårdas i privat ägo eller i samlingar hos föreningar. På kort sikt bör en starkare samordning mellan dessa aktörer, exempelvis bör tematiska utställningar kunna ”turnera” mellan de olika utställarna och därmed nå en större publik.  På lång sikt kan ett stärkt samarbete med den offentliga museiverksamheten i landet med inriktningen att ett nätverk av båthistoriska museer (Sveriges Båthistoriska museer) tillskapas. Det är trots allt så att den största delen av det nuvarande flytande kulturarvet fortsatt är och bör hållas rörligt.

## 8 KULTURHISTORISK VÄRDERING AV SKEPP OCH BÅTAR

Frågan har väckts om hur man bedömer det kulturhistoriska värdet hos skepp och båtar. Kunskap om kulturhistorisk värdering är central för myndigheter, ideella organisationer, näringsidkare och privatpersoner verksamma inom bevarandet av det flytande kulturarvet.

I det dagliga arbetet utgör den kulturhistoriska värderingen en grund för vad som ska bevaras och hur detta ska göras. Värderingen kan även vara vägledande vid val av bevarandeåtgärder, så att viktiga kulturhistoriska värden inte går förlorade vid renovering eller restaurering.

BHRF:s styrelseledamot Fredrik Leijonhufvud, Postdoktor | FD kulturvård & båtbyggare, har sammanställt ett diskussionsunderlag som publicerats under utredningstiden.

## 9 FINANSIERING

Studien har inte omfattat en kartläggning avseende finansiering av förvaltningen av det flytande kulturarvsarbetet då en konkret åtgärd från regeringen var att i juni 2025 tillsätta en

särskild utredning om hur den icke-offentliga finansieringen av kultur kan öka genom ekonomiska incitament.

Nya former för privat finansiering av kultur kan få stor betydelse också för Sveriges historiska båtar och fartyg. Utredningens rapport *Ett investeringsprogram för kultur* (SOU 2026:31) handlar om hur finansieringen av kulturområdet kan breddas. Bland förslagen finns skattereduktion för gåvor till kultur, offentlig matchning av privat finansiering och ett övergripande investeringsprogram för kultur.

I korthet föreslår utredningen vill bredda kultursektorns finansiering genom att göra det mer attraktivt för privatpersoner och andra privata aktörer att ge pengar till kultur. Kärnan är en skattereduktion för gåvor till kultur och statliga system som matchar privata bidrag. Åtgärderna föreslås samlas i ett långsiktigt investeringsprogram för kultur.

Betänkandets grundidé är att privat finansiering ska komplettera, inte ersätta, det offentliga kulturansvaret. En bredare finansieringsbas kan göra kulturlivet mer motståndskraftigt och möjliggöra fler investeringar. Samtidigt kräver modellerna tydliga kriterier och uppföljning för att motverka geografisk och organisatorisk snedfördelning samt för att värna konstnärlig frihet. SOU:n är ett förslag till regeringen och var vid sammanfattningstillfället ute på remiss; förslagen är därför inte gällande rätt.

## 10 *CG PETTERSSON 150 ÅR*, ETT PILOTPROJEKT

Som en del i studien har ett pilotprojekt med syfte att dels uppmärksamma den välkände fartygskonstruktören CG Petterssons 150 årsjubileum "***C.G. Pettersson 150 år – ett jubileumsår för Petterssonbåten och det flytande kulturarvet",*** dels kartlägga hur stor del av CG:s produktion som fortsatt nyttjas och är föremål för renovering.

Under piloten har drygt 200 båtar som konstruerats av CG Pettersson som fortsatt nyttjas eller är föremål för renovering identifierats varav ett antal tidigare okända båtar. Därutöver har drygt 600 enskilda båtar/båtnamn identifierats i olika register vars öde just nu är okänt. Underlaget kommer att överlämnas till CGP-sällskapet för deras fortsatta forskning.

Som en del av kartläggningsarbetet har ett stort antal artiklar publicerats där enskilda intressanta båtar presenterats på BHRF:s nyhetssida och i andra media. Vidare har en skärmutställning tagits fram tillsammans med Sjöhistoriska museet, CGP-sällskapet och Museiföreningen Sveriges fritidsbåtar som visats vid större event under sommaren såsom Classic Boat show på mässan Allt för sjön, Veteranbåtsfestivalen i Wasahamnen, Träbåtsfestivalen i Skärhamn, Valdemarsviksrodden, Båtklubbarnas dag vid Heleneborgs båtklubb och Marindagarna i Karlskrona. Bedömningen är att studien och utställningen nått mer än 100 000 besökare totalt. Piloten respektive utställningen beskrivs var för sig i eget dokument i portalen. Avseende utställningen är målet att den ska få en permanent visningsplats efter projektets avslut.

## BILAGOR

Bilagor i form av diskussions-, informations-, fakta- och förslags-pm har publicerats på den maritima kulturarvsportalen och omfattar avseende denna rapport:

1. BHRF:s utvecklingsplan,
2. Riksantikvarieämbetets rapport: *Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet* 2018.
3. Tre frågor till riksdagspartierna inför valet 2026 och partiernas svar.
4. BHRF:s uppmaning till kommande regering
5. Sammanställning av svar från myndigheter på BHRF:s hemställan 2024-08-20 om information avseende myndighetens roll, uppdrag, ansvarsfördelning, kompetens och resurser i övrigt inom ramen för kulturarvsområdet ”vårt flytande kulturarv”.
6. Förteckning över organisationer identifierade i kartläggningen och presenterade i den maritima kulturarvskartan
7. Transportstyrelsens kommentar till ett antal frågeställningar avseende historiska fartyg i yrkesfart.
8. Kulturhistorisk värdering av skepp och båtar.
9. Utkast till program för föryngring ökad mångfald och jämnare könsfördelning
10. Inventering av olika typer av försäkringar anpassade för historiska fartyg
11. En presentation av European Maritime Heritage
12. CG Pettersson, ett pilotprojekt
13. Utställningen Carl Gustaf Pettersson 150 år
14. Ett investeringsprogram för kultur, betänkande av *Utredningen om breddad kulturfinansiering (SOU 2026:31)*
15. Förslag till fortsatt arbete