



Riksdagsmän enligt sändlista

100 12 STOCKHOLM

Bakgrund till förslag till motion om stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv

De transportmedelshistoriska riksorganisationerna inom Transporthistoriskt Nätverk (ThN) vill se en utredning som tar fram ett förslag till stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet till stöd för dess bevarande och brukande.

Det största hotet mot det rörliga kulturarvet är en svag bevaranderätt, som inte förhindrar att nyare regler och avgifter alltför ofta tvingar fram åtgärder till men för det enskilda transportmedlets kulturarvsvärde, eller möjligheten att nyttja det. Så sker oftast, även om den politiska viljan till sådana undantag uttryckts.

En snäv definition av kulturarvsbegreppet har sedan 1960 års Byggnadsminneslag i praktiken uteslutit det rörliga kulturarvet från skydd mot myndighetsutövning främst föranledd av dagens teknik. Därmed finns inte heller den möjlighet lagstiftningen kan ge av kulturarvsskäl till exempelvis undantag från nyare regler.

Samtidigt är det rörliga kulturarvet bärare av det immateriella kulturarvet i enlighet med UNESCO-konventionen om skydd av det immateriella kulturarvet.

Samhällsnyttan av verksamheten för att bevara det rörliga kulturarvet genom såväl individuella som kollektiva insatser är beaktansvärd inom besöksnäringen, men också genom dess efterfrågan på traditionellt teknik- och hantverkskunnande. Tack vare denna efterfrågan bevaras äldre teknik och processer för eftervärlden.

Detta är bakgrunden till kravet från ThN på en stärkt bevaranderätt.

Organisationerna bakom det rörliga kulturarvet

Transporthistoriskt Nätverk samlar (inklusive ArbetSam) 10 riksorganisationer inom det *rörliga kulturarvet*. Nätverket bildades 2014, men initierades genom en mötesserie som startade 2012. Organisationerna företräder ett antal områden inom det rörliga kulturarvet:

- Vägens kulturarv – 2 organisationer (motorfordon respektive hästvagnar)
- Järnvägens kulturarv – 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, oftast statens, infrastruktur)
- Vattenvägarnas kulturarv – 3 organisationer (ång-, segel- samt fritidsfartyg)
- Luftfartens kulturarv – 2 organisationer
- samt ”värdorganisationen” ArbetSam som samlar industrisamhällets kulturarv i stort.

De flesta av organisationerna är inriktade på kollektivt bevarande (i föreningsform) av kollektiva färdmedel, men några har i stället inriktningen individuellt bevarande (enskilda personer) av individuella färdmedel. Dessa organisationer och deras individuella medlemmar (direktmedlemskap eller medlemskap via en förening tillhörande en riksorganisation) har det gemensamma att man ideellt verkar för att det rörliga kulturarvet ska kunna hållas rörligt och därmed visas upp som ett fungerande kulturarv.

Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	Föreningar/museer	Medlemmar
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	526 museer	15 000
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	19 föreningar	20 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	350 flygplan	1 100
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	35 föreningar	15 000
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	175 föreningar	96 700
Museibanornas Riksorganisation, MRO	22 föreningar	15 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	15 föreningar	5 800
Sveriges Segelfartygsförening, SSF	62 medlemsfartyg	7 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångfartyg	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	700
Total		191 800

(I denna siffra ingår personer med medlemskap i fler än en organisation)

En verksamhetsbeskrivning

De många tusen museerna, föreningarna och individuella kulturobjekten som är knutna till nätverkets tio samverkande riksorganisationer erbjuder inemot 200 000 personer livskvalitet. Detta genom att erbjuda en meningsfull fritid eller – efter pensioneringen – ett meningsfullt livsinnehåll, genom bevarandet och – framförallt – levandegörandet av det rörliga och industriella kulturarvet. Det faktum att det är en mångfald av organisationer och individer som står för bevarandet innebär också kraftigt ökad tillgänglighet till kulturarvet eftersom verksamheten bedrivs på en mängd platser i landet och ofta i glesbygd.

I detta sammanhang kan parentetiskt noteras den stora nytta som Riksantikvarieämbetets projektbidrag till arbetslivsmuseer och organisationsbidrag till riksorganisationer gör. Detta befaras dock minska för de enskilda organisationerna. Det är nämligen ett ökat antal organisationer som ska dela på bidragen. Och detta sker samtidigt som museernas intäkter befaras minska när det blir fri entré till centralmuseerna.

ThN arbetar aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt, liknande det fasta kulturarvets. Denna rätt handlar till stor del om att skydda det rörliga kulturarvet från ingrepp och kostnader tillkomna på grund av regler avsedda att hantera problem i samband med bruket av dagens moderna fordon, fartyg och luftfartyg. Till saken hör att sådana ingrepp oftast medför större skada på kulturarvet än de därav följande vinsterna i miljö och säkerhet. Detta förhållande beror inte bara på bristen i kulturarvslagstiftningen. I de transportvårdande myndigheternas uppdrag och instruktioner kommer miljö och säkerhet främst, medan kulturarvshänsynen lyser med sin fullständiga frånvaro.

De organisationer som ingår i ThN återspeglar den skiftande karaktären i det rörliga kulturarvets olika beståndsdelar: från kollektivtransportmedel som passagerar- respektive godstransportmedel till persontransportmedel. Kollektivtransportmedlen ägs och drivs oftast i kollektiv, ofta intäktsfinansierad form via juridiska personer (föreningar, aktieföretag, stiftelser). Persontransportmedlen ägs däremot mestadels av enskilda och bevaras med enskilda, beskattade medel.

I en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet ingår att bevarandet är inriktat också på att bevara dess rörliga karaktär genom att kunna brukas. I detta återfinns den klassiska konflikten mellan att *bevara*, *bruka* och *förbruka*. Denna menar vi dock kan lösas genom det omfattande bevarande, som kan bli effekten av en stärkt bevaranderätt, och då särskilt om de möjliga stödformer till bevarandet, som staten besitter, också kan komma det rörliga kulturarvet till del.