



ALMEDALEN

2019

**KUNSKAP
KULTURARV
BESÖKSNÄRING**

PLATS: HOLMEN 610 - VID LOKET OCH BILEN

MÅNDAG 1.7

13-14 Ångpannor och certifiering av Eldare – hot mot det rörliga kulturarvet?

Museibanornas Riksorganisation och Järnvägshistoriska Riksförbundet

Arbetsmiljöverket har i en ny föreskrift (AFS 2017:3) föreskrivit att Eldare av Ångpannor ska vara certifierade. Det innebär en kostnad motsvarande 5 000 EUR, d v s ca 50 000 SEK, per person. Detta gäller ånglok, ångbåtar och stationära ångpannor på arbetslivsmuseer fast föreskriften egentligen är tänkt för moderna pannor i processindustrin med bl a krav på datorövervakning – och kunskaper i detta förfarande. Inrikes sjöfart är dock befriade från denna föreskrift, vilket också borde gälla kulturarvets ångpannor i övrigt. Givetvis är säkerhetsarbetet kring tryckkärl viktigt och det är inte det som kulturarvet ska ha undantag från, men däremot certifieringskostnader som utgör ett hot mot det rörliga kulturarvet eftersom det civila samhället har svårt att klara sådana kostnader.

Per Englund, MRO, Anders Svensson, SÅF, Johan Vinberg, MRO

TISDAG 2.7

13-14 Stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet på gång – hur påverkas myndigheterna?

Transporthistoriskt Nätverk

Till skillnad från det traditionellt markbundna kulturarvet saknar det rörliga kulturarvet (äldre transportmedel) ett lagfäst skydd. Transporthistoriskt Nätverk har under flera år drivit frågan att också detta kulturarv – till lands, sjöss och i luften – ska få en motsvarande bevaranderätt. Det civila, ideellt arbetande, samhället – inklusive privatpersoner – kan se till att det rörliga kulturarvet bevaras, brukas och utvecklas, men har i dag problem med tvingande regelverk och tyngande avgifter. Nu – 200 år efter att den första tidtabellbundna ångbåtsfärden inledde omvandlingen av Sverige till ett modernt land – har Riksantikvarieämbetet blivit klar med sin rapport Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet (RAÄ rapport 2018:1142). Seminariet ska behandla hur detta kan påverka myndigheternas arbete. Ska t ex (rörligt) kulturarv också vara ett hänsynsmål i myndigheternas instruktioner och regleringsbrev?

Lars Amreus, Riksantikvarie, Annicka Engblom, riksdagsledamot Moderaterna. Moderatör: Rutger Palmstierna, Transporthistoriskt Nätverk

ONSDAG 3.7

13-14 Vem tar ansvar för det rörliga kulturarvet? Goda exempel från Göteborg

Museibanornas Riksorganisation och Järnvägshistoriska Riksförbundet

Hur skyddar vi det rörliga kulturarvet? I Göteborg har spårvagnen rullat sedan 1879. I år är det alltså 140 år sedan den första hästspårvagnen rullade ut på stadens gator. I Göteborg har också kommunen tagit ett ansvar för Spårvägssällskapet Ringliniens verksamhet. Föreningen bedriver verksamheten genom att köra och renovera de veteranpårvagnar som staden har. Nu med den utredning som gjorts för att hantera det rörliga kulturarvet får vi det goda exemplet presenterat. Varför är det viktigt att det rörliga kulturarvet får synas och hur kan det bidra till stadens turism och transporter? Hör mer om hur veteranfordon kan bidra positivt till stadsbilden och visa på stadens transporthistoria.

Per Englund, MRO, Mimmi Mickelsen, MRO.

VÅRA 3 GEMENSAMMA FRÅGOR:

KUNSKAP

Transporthistoria är stort och komplicerat och innehåller ofta gammaldags teknik. För att klara ett hållbart bevarande och brukande av kulturarvet krävs kunskap och kunskapsöverföring.

KULTURARV

Stärkt bevaranderätt. Transporthistoriska föremål har inte samma lagskydd som andra delar av kulturarvet. Hur skyddar vi på bästa sätt våra klenoder från att utsättas för alltför kraftiga ombyggnadskrav, försakade av moderna regelverk? Bevara oss väl!

BESÖKSNÄRING

Resor på museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtsturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer lockar varje år över 10 miljoner besökare. Transporthistoriska anläggningar ger ett viktigt bidrag till besöksnäringen.

I Sverige finns unika samlingar som beskriver industrisamhällets framväxt och kulturarv. Vi vet att det finns cirka 1 500 arbetslivsmuseer och ett stort antal privatpersoner som hjälps åt att bevara, bruka och levandegöra kulturarvet. En övervägande del av detta arbete sker ideellt.

Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	Föreningar/museer	Medlemmar
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	580 museer	15 000
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	19 föreningar	20 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	350 flygplan	1 700
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	35 föreningar	15 000
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	200 klubbar	100 000
Museibanornas Riksorganisation, MRO	22 föreningar	15 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	15 föreningar	5 800
Sveriges Segelfartygsförbund, SSF	67 medlemsfartyg	7 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	700

188 200

