



För kännedom: Kulturdepartementet  
Enligt sändlista 103 33 STOCKHOLM

## Angående Riksantikvarieämbetets rapport om rörligt kulturarv

### 1 Inledning

Nästan två år efter att Riksantikvarieämbetets utmärkta rapport om rörligt kulturarv utkom har denna ännu inte satts ut på remiss. Transporthistoriskt Nätverk avser därför med denna skrivelse dels framföra ett antal smärre synpunkter på rapporten (i punkterna 2 och 3), dels framhålla behovet av lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet (i punkt 4) samt också presentera nätverket (i punkt 5).

### 2 Sammanfattning

200 år efter att den första tidtabellbundna ångbåtsfärden inledde omvandlingen av Sverige till ett modernt land – blev Riksantikvarieämbetet klar med sin rapport *Det rörliga kulturarvet – Förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet (RAÄ rapport 2018:1142)*. Transporthistoriskt Nätverks (ThN) organisationer ser synnerligen positivt på utredningen och dess rapport. Nätverket framför endast några smärre synpunkter och kommentarer samt en erinran. Rapporten har rönt stort internationellt intresse och sammanfattningen har översatts till engelska genom nätverkets försorg.

ThN påpekar att det även finns *Statsbidrag till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108), som framförallt kommer många av ThN:s medlemsorganisationer till del.

Nätverket påpekar också att verksamheten inom det rörliga kulturarvet också har stor ekonomisk påverkan på det omgivande samhället – enligt en EU-rapport (Soave, 2013) genererar denna sektor årligen över 1 miljard kronor i Sverige. Den immateriella dimensionen av det rörliga kulturarvet gynnas av en relativt stor mängd farkoster bevaras och används.

ThN önskar framhålla att även om den föreslagna paragrafen inte kan göras tvingande så gäller det att myndigheterna såväl ges mandat att beakta också kulturarvsdimensionen i det rörliga kulturarvet – något som i dag saknas och därmed förhindrar önskvärda undantag – som i största möjliga utsträckning ser detta som ”tvingande”; annars kommer organisationerna inom det rörliga kulturarvet inte uppleva att de erhållit något stärkt lagskydd...

### 3 Synpunkter och kommentarer

Transporthistoriskt Nätverks (ThN) organisationer önskar rent allmänt framhålla att nätverket finner utredningen och dess rapport synnerligen gediget genomförd och att rapporten ger en mycket god översikt över verksamheten inom det rörliga kulturarvet, dess problem och möjligheter. Vi önskar endast framföra några smärre synpunkter och kommentarer, förutom en allvarlig erinran mot en detalj i regelkommentarerna.

ThN kan dessutom tillägga att rapporten har rönt stort internationellt intresse och att rapportens sammanfattning via nätverkets försorg översatts till engelska och spridits till europeiska och internationella organisationer inom det rörliga kulturarvet, som järnvägens europeiska organisation FEDECRAIL, och det internationella industriminnesnätverket TICCIH.

#### 3.1 Rapportens punkt 2.3.4 *Ekonomiska bidrag*

Förutom de i punkten beskrivna bidragen finns också ett av RAÄ utdelat organisationsbidrag, *Statsbidrag till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108). Det är (f n) på 4,75 MSEK, men i och med att ett utökad antal organisationer beviljas bidrag tenderar bidraget per organisation att minska.

Detta bidrag riktar sig (i första hand) till ThN:s medlemsorganisationer och inte till dessa organisationers medlemmar/medlemsorganisationer, men är synnerligen värdefullt för riksorganisationsverksamhet, som täcker en del kostnader för resor och annat som kommer av att riksorganisationerna såväl behöver vara verksamma över hela landet som hanterar internationella kontakter.

#### 3.2 Rapportens punkt 3.1 *Det rörliga kulturarvet innebär särskilda möjligheter för att levandegöra, tillgängliggöra och bidra med upplevelser*

Det kan tilläggas att det även handlar om stora ekonomiska värden för det omgivande samhället. Enligt den citerade EU-rapporten (Soave, 2013, s 38) omsätter turismen kring det industriella och rörliga kulturarvet ca 125 MEUR i Sverige och ca 8,9 GEUR på europeisk nivå, d v s över 1 miljard kronor respektive 90 miljarder kronor.

Det är också viktigt att framhålla att bevarandet av den *immateriella* dimensionen – en dimension som omfattas av UNESCO:s konvention om tryggheten det immateriella kulturarvet – av det rörliga kulturarvet kraftigt gynnas av mångfald, d v s att en förhållandevis stor mängd farkoster bevaras och används så att kunskap om såväl handhavande som materialbevarande blir mer spridd genom ökad användning.

### 3.3 Rapportens Bilaga 3, författningskommentar

ThN framhåller här att andra styckets avslutande bisats ("... , men inte att det måste tillgodoses.") i och för sig är en självklarhet, men att det är viktigt att myndigheter som ska tillämpa lagen i största möjliga utsträckning ser § 5 som "tvingande" – annars kommer inte det rörliga kulturarvet uppleva att det erhållit något stärkt lagskydd...

### 4 Fortsatt behov av stärkt lagskydd för rörligt kulturarv

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) beklagar att rapporten inte sänts ut på remiss och avser med denna skrivelse att likväl framföra sina synpunkter till Kulturdepartementet. Detta desto mera då regeringen i den senaste budgetpropositionen (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, punkt 10.3 sista stycket) tyvärr har meddelat att man anser att Riksdagens tillkännagivande, som resulterade i ovanstående rapport, nu är slutbehandlat. Detta utan att något förslag till hänsynslagstiftning för rörligt kulturarv lagts fram. ThN finner detta olyckligt, då det i RAÄ rapport framhålls att:

*"Det finns därför ett behov av att i lag införa ett skydd för historiska transportmedel. Syftet med ett skydd i lag för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls."* (RAÄ rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL), punkt 6.1, sid 44)

I dag ställs inga krav på offentliga myndigheter i svensk lagstiftning eller i regleringsbrev att ta hänsyn till kulturarvsdimensionen i regelverk, tillämpning och praxis som berör det rörliga kulturarvet. Därmed saknas såväl mandat som incitament för våra myndigheter att agera för kulturarvets bästa. Återkommande sker det rent motsatta till nackdel och skada för kulturarvet såväl samlat som avseende enskilda transportmedel.

Transporthistoriskt Nätverk erhöll i slutet av föregående år en remiss på en ny föreskrift från Transportstyrelsen, *Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om kulturhistoriskt intressanta luftfartyg* (TSF 2019-71), där Transportstyrelsen hänvisar till RAÄ rapport och gör ett vällovt försök att införa undantag för kulturhistoriskt intressanta luftfartyg. Nätverket anser att det är föredömligt att Transportstyrelsen, trots brist på lagskydd för rörligt kulturarv i sin helhet, lägger fram ett föreskriftsförslag för att underlätta för en del av detta. ThN anser dock att man inte nått ända fram för luftfartens kulturarv och att man dessutom felaktigt konstaterar i sin konsekvensutredning att övrigt rörligt kulturarv redan har sådana undantag, vilket ThN anser har brister. Det visar att hänsynsregler även för rörligt kulturarv i kulturarvslagstiftningen är viktiga för att få ett mer kraftfullt genomslag för hänsynen till rörligt kulturarv i myndigheternas föreskriftsarbete.



I budgetpropositionens text om lagskydd för rörligt kulturarv synes regeringen mer ha fokuserat på problemen än på möjligheterna – de senare framgår väl av det citerade stycket av RAÄ rapport ovan. Den nytillsatta utredningen med medverkan från RAÄ, SMTM, ArbetSam och ThN, är i och för sig välkommen och kan utträta en del bra för det rörliga kulturarvet, men det är fortsatt angeläget att också åstadkomma ett stärkt lagskydd för rörligt kulturarv. Dessutom anförs införandet av ett riktat stöd till rörligt kulturarv som en del av lösningen, men om myndighetsutövandet fortsatt resulterar i höga avgifter och kostnadsdrivande regleringar så kommer det rörliga kulturarvets behov av organisationsbidrag respektive projektbidrag att vara mångdubbelt större.

ThN:s allmänna syn är att tillstånd och tillsyn för rörligt kulturarv bör vara anslags- och inte avgiftsfinansierat. Dessutom finns många regler liksom tillämpningar, tillkomna för att reglera registrering och användningen av moderna transportmedel, som får synnerligen negativa och kostnadsdrivande konsekvenser för äldre, av kulturarvsskäl bevarandevärda, transportmedel – jämför citatet från RAÄ rapport ovan.

Vidare är det också viktigt att framhålla att bevarandet av den *immateriella* dimensionen – en dimension som omfattas av UNESCO:s konvention om tryggheten av det immateriella kulturarvet (antagen av Sverige, se SÖ 2012:13) – i det rörliga kulturarvet kraftigt gynnas av mångfald, d v s att en förhållandevis stor mängd farkoster och fordon bevaras och används så att kunskap om såväl handhavande som materialbevarande blir mer spridd genom ökad användning.

En förutsättning för ökad kunskap om olika aspekter av traditionell teknik är möjligheten att använda det transporthistoriska kulturarvet med sin äldre teknik. Detta tog regeringen fasta på då den i Riksantikvarieämbetets regleringsbrev för budgetåret 2020 angav att:

***”Riksantikvarieämbetet ska i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, däribland ArbetSlivsmuseernas Samarbetsråd och Transporthistoriskt Nätverk, verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv.”***  
(Regeringsbeslut 2019-12-19, Ku2019/01600/KL, Ku2019/01636/KL och Ku2019/02020/LS, punkt 3 Uppdrag, *Historiska transportmedel*, sid 4)

Vad som kan göras i avvaktan på nödvändig lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet är att i ett antal relevanta myndigheters – t ex Transportstyrelsen, Trafikverket, Naturvårdsverket och Arbetsmiljöverket – instruktioner och/eller regleringsbrev få med termen *rörligt kulturarv* bland hänsynsmålen – utöver säkerhet, miljö och hälsa.



## 5 Presentation

Transporthistoriskt Nätverk, sektion inom Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) och med signatur ThN, samlar (inklusive ArbetSam själv) 11 riksorganisationer inom det *rörliga kulturarvet*. Nätverket bildades 2013 och fick sitt namn 2014, men initierades genom en mötesserie som startade 2012. Organisationerna företräder ett antal områden inom det rörliga kulturarvet:

- Vägens kulturarv – 3 organisationer (motorfordon, åkerier respektive hästvagnar)
- Järnvägens kulturarv – 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, oftast statens, infrastruktur)
- Vattenvägarnas kulturarv – 3 organisationer (ång- och segelfartyg samt ång-, segel- respektive motorfritidsbåtar)
- Luftfartens kulturarv – 2 organisationer (luftfartyg: flygplan och helikoptrar)
- samt ”värdorganisationen” ArbetSam som samlar industrisamhällets kulturarv i stort.

Många av organisationerna är inriktade på kollektivt bevarande (i föreningsform) av kollektiva färdmedel, men andra 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 de ideellt verkar för att det rörliga kulturarvet inklusive dess tekniska dimension ska kunna såväl bevaras som hållas i gång och därmed visas upp som ett fungerande kulturarv i sin rätta kulturarvmiljö – på väg, på räls, till sjöss och i luften.

### Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	<b>Föreningar/museer</b>	<b>Medlemmar</b>
Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	606 museer	15 000
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	920 föreningar	190 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	120 flygplan	700
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	33 föreningar	15 000
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	200 klubbar	104 800
Museibanornas Riksorganisation, MRO	28 föreningar	16 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	14 föreningar	5 800
Sveriges Segelfartygsförening, SSF	67 medlemsfartyg	7 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	700
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400
<b>Total</b>		<b>370 900</b>



Datum  
2021-02-09

Vår referens

Sida  
6(6)

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverks ordförande-grupp

Helena Törnqvist  
Arbetslivsintendent Arbetets museum