



Infrastrukturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende promemorian *Reduktionsplikt för bensin och diesel – kontrollstation (I2020/03425)*

1 Synpunkter

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) lämnar i detta remissvar några allmänna synpunkter på hur rörligt kulturarvs möjlighet att fortsatt vara rörligt kan komma att påverkas av promemorians förslag.

ThN önskar avseende promemorians förslag framhålla att det för historiska transportmedel handlar om vilka bränslen som kan användas utan att motorer (och motsvarande) i historiska transportmedel kan skadas av bränslen som uppfyller dagens och framtida miljökrav. Om rörligt kulturarv fortsatt ska kunna visas rörligt, och särskilt då i originalutförande, krävs undantag så att bränslen anpassade till dessa transportmedel kan användas. Användning av bensin, diesel och/eller flygfotogen förekommer inom samtliga transportslag inom det rörliga kulturarvet: bil, båt, flyg och tåg.

Det handlar även om möjlig tillgång till bränslen anpassade till historiska transportmedel – det finns risk för att tillverkning och/eller distribution upphör. För de transportmedel som är beroende av stenkolk som drivmedel diskuteras på allvar samarbete mellan det rörliga och det industriella kulturarvets internationella organisationer för att genom egen gruvdrift säkra tillgången på styckekolk – som behövs till ångbåtar, ånglok, arbetslivsmuseernas stationära ångpannor och lokomotiv – till skillnad mot det kolkpulver som används vid drift av dagens kolkraftverk (i t ex Kina).

Nätverket önskar särskilt framhålla att promemorians fokus på transporter gör att det rörliga kulturarvet, som mer handlar om att tillhandahålla upplevelser än transporter och därmed mer tillhör besöksnäringen än transportnäringen, känner sig utanför de resonemang som förs i promemorian.

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.



Riksantikvarieämbetet föreslår i sin rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL) införandet av en hänsynsparagraf för rörligt kulturarv (historiska transportmedel). Tyvärr har i den senaste budgetpropositionen (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, avsnitt 10.3 sista stycket) regeringen 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)

ThN:s allmänna syn är att många regler liksom tillämpningar, tillkomna för att reglera användningen av moderna transportmedel eller helt andra företeelser, t ex export, förvaring och tekniska krav, 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 Arbetlivsmuseernas 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)

2 Presentation

Transporthistoriskt Nätverk, sektion inom Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) och med signatur ThN, samlar (inklusive ArbetSam själv) 11 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 – 3 organisationer (motorfordon, åkerier respektive häst-vagnar)
- Järnvägens kulturarv – 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, oftast statens, infrastruktur)
- Vattenvägarnas kulturarv – 3 organisationer (ång- och segelfartyg samt ång-, segel- respektive fritidsbåtar)
- 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 kulturarvsmiljö – på väg, på räls, till sjöss och i luften.

Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	Föreningar/museer	Medlemmar
Arbetslivsmuseernas 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
Total		370 900

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk

Helena Törnqvist
Arbetslivsintendent Arbetets museum