



Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende betänkandet *Kreativa Sverige! Nationell strategi för främjande av hållbar utveckling för företag i kulturella och kreativa branscher (SOU 2022:44)*

1 Synpunkter

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) lämnar i detta remissvar lite allmän information om verksamheterna inom det rörliga kulturarvet, d v s äldre transportmedel, och hur det rörliga kulturarvets möjlighet att fortsatt vara rörligt kan bidra till de kulturella och kreativa näringarnas fortsatta framgångar.

1.1 Rörligt kulturarv – en del av det civila samhället

Rörligt kulturarv bevaras och – framförallt – levandegörs i huvudsak inom det civila samhället, d v s av ideella föreningar, stiftelser och enskilda. I begränsad omfattning är verksamheten organiserad som någon form av företag – enskild firma, aktiebolag eller annat – men även en del av dessa är ofta en del av det civila samhället genom att inte vara inriktade på vinst till enskilda utan mer på att möjliggöra verksamheten.

1.2 Rörligt kulturarv – en del av besöksnäringen

Även om verksamheten med rörligt kulturarv i sig oftast inte är näringsverksamhet (enligt Figur 5.1 på betänkandet sida 226 utgör hela kulturarvets andel av de kulturella och kreativa företagen endast 0,3 %) så bidrar denna verksamhet i allra högsta grad till besöksnäringen på de orter där de verkar och innebär inköp, restaurangbesök och övernattnings på dessa orter. Det handlar dels om ”fast” verksamhet i form av museer och museibanor (järnväg eller spårväg) men även om evenemang som drar publik till orten. Det kan vara museitågsutfärder (på statens spår), ång- och segelbåtsträffar, träffar för äldre motorfordon, flyguppvisningar m m.

För det industrihistoriska (inklusive det rörliga) kulturarvet har den ekonomiska bidrag till det omgivande samhället mätts, se rapporten *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe* (Rapport IP/B/TRAN/FWC/2010–006/Lot5/C1/SC2, 2013, PE 495.840 EN). I denna rapport beräknas det årliga bidraget till den europeiska ekonomin från denna kulturarvssektor uppgå till ca 9 000 MEUR, d v s närmare 90 000 MSEK. För Sverige uppskattas enligt denna rapport motsvarande siffra vara ca 125 MEUR, d v s över 1 000 MSEK!

Den särklassigt största delen kommer från museitågstrafik. Dock saknas aktiviteter inom väg-, flyg- och båtområdena i dessa siffror. I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv – till exempel museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år. I dessa siffror saknas dock de flesta publika evenemang då dessa inte rapporteras.

Inom ett nyetablerat samarbete mellan det rörliga och industriella kulturarvets europeiska och internationella organisationer arbetas det på att initiera en ny liknande utredning om det rörliga och industriella kulturarvet, dels för att rapporten enligt ovan nu är ungefär tio år gammal, dels för att få med samtliga områden inom rörligt kulturarv.

1.3 Rörligt kulturarv – hinder för verksamheten

ThN önskar framhålla att potentialen för rörligt kulturarv att medverka till framgång för de kulturella och kreativa näringarna enligt ovan är god, men att det förutsätter att de hinder för verksamheten, framförallt från myndigheter, som föreningar, enskilda och andra upplever då kan undanröjas.

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 budgetpropositionen för 2021 (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, det vill säga att en förhållandevis stor mängd transportmedel bevaras och används så att kunskap om såväl handhavande som materialbevarande blir mer spridd genom ökad användning. Dessutom är den järnväghistoriska europeiska organisationen FEDECRAIL och den motorhistoriska världsorganisationen FIVA s k Non-Governmental Organisations (NGO) med rådgivande status till FN:s ekonomiska och sociala råd, ECOSOC.

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 kunskapspridning 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)

Uppdraget har slutredovisats i slutet av 2021 och i dess rapport framhålls bl a:

”En rad olika myndigheter på flera arenor arbetar med frågor som påverkar förutsättningarna för den fortsatta rörligheten hos äldre fordon och farkoster. De remissärenden som Riksantikvarieämbetet sedan 2019 tagit emot visar på den här komplexiteten. Det rör till exempel gynnande regler som Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartyg av kulturhistoriskt värde (TSFS 2021:44) och då Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen) begärde ett yttrande i ett mål som rör förbud att importera ett drygt 30 år gammalt fordon till Sverige från Norge eftersom Länsstyrelsen i Västra Götaland tidigare bedömt att bilen var avfall.

Att Riksantikvarieämbetet ombetts lämna ett antal yttranden innebär att den remitterande parten redan i ett inledande skede har tagit viss hänsyn till att historiska transportmedel är ett värdefullt kulturarv vilket kan ses som ett exempel på att det redan finns en ökad kunskap om det rörliga kulturarvets värde.”
(RAÄ rapport *Historiska transportmedel* (RAÄ-2020-503-5), punkt 2.3, sid 7)



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 hästvagnar)
- Järnvägens och spårvägens 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
Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	624 museer	31 200
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	20 föreningar	19 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	120 flygplan	700
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	33 föreningar	14 500
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	200 klubbar	105 000
Museibanornas Riksorganisation, MRO	29 föreningar	16 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	14 föreningar	5 800
Sveriges Segelfartygsförbund, SSF	72 medlemsfartyg	14 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	700
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400
Total		222 800



Datum
2022-10-04

Vår referens

Sida
5(5)

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk

Helena Törnqvist
Arbetslivsintendent Arbetets museum