



Järnvägshistoriska
Riksförbundet



Museibanornas
Riksorganisation

Datum
2018-04-06

Ert datum
2017-12-20

Vår referens Sida
Anders Svensson1(9)

Er referens
N2017/07438/FF

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende betänkandet *Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring* (SOU 2017:95)

1 Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar framföra ett antal kommentarer till betänkandet. Varken förbunden eller sju andra av de tio riksorganisationer som ingår i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN) har erhållit betänkandet på remiss – hela nätverket har dock genom förbunden informerats om betänkandet. Den ekonomiska påverkan på det omgivande samhället av det industrihistoriska kulturarvet har mätts (se rapport IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot5/C1/ SC2, 2013, PE 495.840 EN) och visar på ca 90 GSEK på Europa- och över 1 GSEK på Sverigenivå, till stor del från museitågstrafik. Rörligt och industriellt kulturarv besöks årligen av 10 miljoner personer. De föreningar som kör museitåg på statens spår arbetar aktivt med att kombinera upplevelsen av museitåget med andra upplevelser, t ex teaterföreställningar. Förbunden deltar aktivt i såväl ThN som i FEDEC-RAIL för europeiskt museitågssamarbete. Aktörerna inom järnvägs- och spårvägssektorn finns framförallt på lokal nivå och är i huvudsak ideella föreningar.

Investeringar inom sektorn finansieras till stor del med EU-medel (Leader+ och efterföljare) RAÄs projektbidrag till kulturarvsarbete (SFS 2017:628). JHRF och MRO förordar att även *Transportstyrelsen* bör ingå *Besöksnäringens myndighetsgrupp*, bl a för att öka medvetandet att man även hanterar aktörer som snarare säljer upplevelser än transporter. Eftersom verksamheten inom denna sektor är utrymmeskrävande finns den till stor del på landsbygden, där den också har stor betydelse för bygden. Museibanorna fungerar också i en del fall som infrastruktur som binder samman andra besöksmål. Även myndigheten *Kulturanalys* samlar in besöksstatistik för museer, där även arbetslivsmuseer och därmed museitågen ingår. Eftersom museitågen säljer upplevelser kan bussersättning på delsträckor eller omledning över mindre intressanta banavsnitt vara förödande för resenärens upplevelse och leda till avbokningar.

Postadress JHRF

JÄRNVÄGSHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET
Box 1134, SE-171 22 SOLNA

Postadress MRO

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION
Box 53, SE-647 22 MARIEFRED

Organisationsnummer

815201-2764 (JHRF)
802474-2648 (MRO)

Även det rörliga och industriella kulturarvet vill vara med och uppfylla de kulturpolitiska målen om att *främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas*. Man är särskilt bra på levandegörande, men har problem med lagstiftning m m. JHRF och MRO önskar att RAÄ, Kulturrådet och Tillväxtverket även ska bjuda in ThN och Sveriges Hembygdsförbund till dialogen om kulturarvet. Det finns 85 besöksmål, huvudsakligen ideellt drivna, inom järnvägs- och spårvägsområdet förtecknade i årets upplaga av broschyren *Tågsommar*. Flera hundra evenemang förekommer årligen inom järnvägs- och spårvägssektorn, såväl små som stora. Regelförenkling handlar för det rörliga kulturarvet mer om överlevnad än om konkurrenskraft. Ett uppdrag till RAÄ i årets regleringsbrev att utreda ett stärkt skydd för det rörliga kulturarvet, tillkommet efter att en riksdagsmotion om detta tillstyrktes, ser ut som en öppning mot att myndigheterna ska få med kulturarvet bland sina hänsynsmål. Slutligen påpekar förbunden att Civilsamhällesutredningen (SOU 2016:13) framförde ett förslag att utredningars konsekvensbeskrivningar även ska innehålla konsekvenser för civilsamhället, något förbunden tillstyrkte.

2 Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar nedan samtidigt framföra ett antal kommentarer till betänkandet, bl a för att belysa förhållanden avseende det rörliga kulturarvets möjlighet som besöksmål och -medel och järnvägens i synnerhet.

2.1 Allmänt om remissinstanser för betänkandet

JHRF och MRO noterar att endast *Arbetslivsmuseernas samarbetsråd* (ArbetSam) av riksorganisationerna som verkar för det rörliga kulturarvets bevarande finns med bland de organisationer som fått betänkandet på remiss. Dessa tio riksorganisationer, som samverkar inom *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), samlar tillsammans ca 1 500 föreningar och närmare 200 000 enskilda medlemmar. Utöver ArbetSam och förbunden enligt ovan består nätverket av:

- Båthistoriska Riksförbundet
- Motorhistoriska Riksförbundet
- Svensk Flyghistorisk Förening
- Sveriges Segelfartygsförbund
- Sveriges Ångbåtsförening
- Vagnshistoriska Sällskapet
- Veteranflygsektionen EAA Sverige

Övriga sju organisationer inom nätverket har erhållit kännedom om betänkandets existens genom förbundens försorg.

2.2 Betänkandets avsnitt 2.4.5 *Kultur, sport, nöje och skönhetsvård*

För det industrihistoriska (inklusive det rörliga) kulturarvet har den ekonomiska påverkan på 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 GEUR, d v s närmare 90 GSEK. För Sverige uppskattas enligt denna rapport motsvarande siffra vara ca 125 MEUR, d v s över 1 GSEK! Den särklassigt största delen kommer från museitågstrafik. I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv – t ex museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåsturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år.

2.3 Betänkandets avsnitt 2.4.6 *Transport*

De föreningar som kör museitåg på egna eller statens spår (Trafikverkets spår) säljer visserligen inte transporter i egentlig mening, utan snarare upplevelser. Men museitåget fungerar ofta som en upplevelseinriktad transport till och från andra kulturaktiviteter, t ex opera-, teater- eller revyforeställningar samt i samband med olika jubileer, både järnvägens egna och andras. Museitågsresor, särskilt de längre på statens spår, kan även kombineras med matupplevelser ombord på tåget, vilket bussresor inte kan matcha.

2.4 Betänkandets avsnitt 3.2.1 *Internationell och nationell nivå*

Knutet till Arbetets museum finns sedan 2014 *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), ett nätverk av tio riksorganisationer (se vår punkt 2.1 ovan) inom det *rörliga kulturarvet*, d v s transporthistoria med anknytning till industrihistoria där JHRF och MRO är två av de ingående riksorganisationerna.

ThN arbetar framförallt med stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet (se vår punkt 2.18 nedan), men de i nätverket ingående riksorganisationerna arbetar på olika sätt med stöd åt besöksnärlingsaktivitet inom området, bl a genom att själva eller med hjälp av externa aktörer ge ut broschyrer som sammanställer respektive sektors besöksmål och/eller aktiviteter. Det finns dessutom ett visst samarbete mellan utgivarna av dessa nationella broschyrer.

Inom civilsamhällets sektor för bevarande av järnvägar och spårvägar är verksamhet, förekomst av föreningar m m ganska likartade i Sverige, övriga Norden, övriga Europa och resten av (den industrialiserade) världen. T ex har järnvägarnas ursprungsland Storbritannien ett mycket omfattande föreningsliv för bevarande av järnvägar och spårvägar. Det förekommer dessutom europeiskt samarbete inom organisationen FEDECRAIL (European Federation of Museum & Tourist Railways) och världssamarbete inom organisationen WATTRAIN (The World Association of Tourist Trams and Trains) – båda förbunden är med i den förstnämnda organisationen, MRO i den sistnämnda. Den främsta skillnaden mot svenska (och nordiska) förhållanden är att man i många andra länder inte bara satsar på att bevara fordon av kulturhistoriska skäl utan även som stöd för besöksnäringen (i området). Stöd åt besöksnäringen, som i Sverige mer är ett medel för verksamheten, är i en del andra länder målet för verksamheten.

2.5 **Betänkandets avsnitt 3.2.3 Lokal nivå**

På denna nivå äger även inom järnvägs- och spårvägssektorn den mesta besöksnäringens verksamhet rum och mycket av denna finns i glesbygd, bl a eftersom bevarande av järnvägar, spårvägar och fordon är utrymmeskrävande. Aktörerna är av många slag, men framförallt är det ideella föreningar. Det förekommer dock också ekonomiska föreningar, aktiebolag, stiftelser, enskilda firmor och rent privat verksamhet. Särskilt verksamheten med cykeldressinuthyrning på (nedlagda) järnvägar har mycket varierade associationsformer.

2.6 **Betänkandets avsnitt 3.2.4 Offentliga flöden och privata investeringar**

Eftersom många av aktörerna inom besöksnäringens järnvägs- och spårvägssektor är ideella föreningar har de små möjligheter att själva klara i varje fall större investeringar. En hel del större investeringar har åstadkommit med EU-medel, bl a från Leader+-programmen. Riksantikvarieämbetet delar årligen (fr o m detta år) ut 16 MSEK (varav 8 MSEK reserverat för arbetslivsmuseer) i *statsbidrag till kultur- arvsarbete* (SFS 2017:628), som är ett projektbidrag. Detta är inte i första hand till för just besöksnäringens verksamhet, men ger de som erhåller bidragen möjlighet att utveckla sin verksamhet vilket även är till nytta för deras funktion som besöksmål.

2.7 **Betänkandets avsnitt 3.6.3 *Besöksnäringens myndighetsgrupp***

Förbunden föreslår att även *Transportstyrelsen* bör ingå i denna av Tillväxtverket samordnade grupp. Transportstyrelsen har i dag ett tydligt transportperspektiv i sin verksamhet, d v s att de som man utformar regler för, ger tillstånd åt och utövar tillsyn av ägnar sig åt att sälja transporter av människor och gods. Men i och med att föreningarnas verksamhet också omfattas av Transportstyrelsens myndighetsutövning – detta gäller såväl på järnväg som för övrigt rörligt kulturarv – så arbetar man också mot en sektor som säljer upplevelser snarare än transporter, ett perspektiv som myndigheten till stor del saknar och måste bli medveten om. Detta visar sig bland annat i myndighetens regelgivning, tillstånds- och tillsynshantering samt avgiftsuttag, se vår punkt 2.18 nedan.

2.8 **Betänkandets avsnitt 4.6 *Turism och besöksnäring i landsbygder***

Museitåg på egen infrastruktur (d v s museibanor) finns, liksom många andra anläggningar inom det rörliga och industriella kulturavet, huvudsakligen på landsbygden. Detta beror till stor del på att verksamheten är utrymmeskrävande och därför har svårt att konkurrera om marken i storstäder och andra tätbebyggda områden. Samtidigt innebär det också att traktens museibana många gånger är det stora besöksmålet och därför har stor betydelse för bygden, t ex övrig verksamhet knuten till besöksnäring som matserveringar och boenden. En del av museibanorna fungerar också som sammanhållande infrastruktur för andra besöksmål i omgivningarna, jfr vår punkt 2.11 nedan.

2.9 **Betänkandets avsnitt 8.3 *Det nationella statistikarbetet***

Även myndigheten *Kulturanalys* samlar in besöksstatistik som en del av den årliga museistatistiken. I denna ingår sedan några år även arbetslivsmuseer och därmed även museitågsverksamheten och övrigt rörligt kulturarv. Förbunden försöker också samla in statistik från medlemsorganisationerna men har problem med svarsfrekvensen...

2.10 **Betänkandets avsnitt 9.1 *Transportsystemets betydelse för besöksnäringen***

Museitågen på statens spår säljer, som tidigare nämnts (se vår punkt 2.3 ovan), i första hand upplevelser, inte rena transporter. Därför kan Trafikverkets ryggmärgsreflex vid trafikstörningar, planerade eller ”spontana”, att föreslå bussersättning vara förödande. När detta hände för en av JHRFs medlemsföreningar på en längre delsträcka sommaren 2017 bokade ett antal resenärer av resan eftersom de inte ansåg sig få den upplevelse de betalat för. I den speciella nischen resor för järnvägsintresserade, in- eller utländska, är ofta just vilket banavsnitt resan går på, t ex en bana som normalt inte har persontrafik, den upplevelse man betalar för. Att då omleda museitåget till en ”vanlig” bana upplevs då av resenärerna som att de gått miste om den upplevelse de betalat för...

Museitågen på statens spår arbetar mycket med att arrangera tågresor som ”ersätter” bussresor men som förutom att vara ett klimatsmart alternativ även tillför kvaliteter som kulturarsupplevelser och måltider ombord under resan.

2.11 Betänkandets avsnitt 9.3 *Aktörer inom besöksnäringens transportsystem*

Som tidigare nämnts (se vår punkt 2.9 ovan) är museitågen en aktör inom besöksnäringens transportsystem. Detta gäller särskilt museitågen på statens spår, men även museitågen på egen infrastruktur (museibanorna) fungerar ofta som infrastruktur som binder samman andra besöksmål i banans omgivning.

Transportstyrelsen har som tidigare nämnts (se vår punkt 2.7 ovan) en större roll inom besöksnäringen än de kanske själva uppfattar genom att även handha regelgivning, tillstånd och tillsyn för museitågen och övrigt rörligt kulturarv.

2.12 Betänkandets avsnitt 11.2 *Aktörer inom kulturturism*

Det rörliga och industriella kulturarvet är en stor aktör inom kulturturismen (se våra punkter 2.1 och 2.2 ovan). Särskilt kan nämnas att ArbetSam samlar över 500 medlemsmuseer och därmed som museiorganisation är större än *Sveriges Museer*.

2.13 Betänkandets avsnitt 11.3 *Nationell kultur- och kulturarvspolitik*

Även det rörliga och industriella kulturarvet vill vara med och uppfylla de kulturpolitiska målen om att *främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas*. De ideella aktörerna är dessutom särskilt bra på att levandegöra kulturarvet, något som är så resurskrävande att det skulle vara omöjligt att åstadkomma med betald arbetskraft inom ramen för det offentliga museiväsendet. Men problemen från hindrande lagstiftning m m, utformad för dagens fordon och industriella verksamheter, är omfattande även om lösningar kan vara på väg, se vår punkt 2.18 nedan.

2.14 Betänkandets avsnitt 11.5 *Kulturmiljö som infrastruktur och resurs*

Som ovan nämnts (se vår punkt 2.6 ovan) finns ett projektbidrag till kulturarvsarbete. Detta täcker dock inte underhåll av kulturhistoriska byggnader, till vilka i stället länsstyrelsernas byggnadsvårdsmedel ska användas. Behoven är dock stora, t ex för att underhålla tak så att byggnaderna inte förstörs, varför dessa medel inte riktigt vill räcka till.

2.15 Betänkandets avsnitt 11.8 *Museerna*

Den dialog om kulturarvet som enligt betänkandet RAÄ, Kulturrådet och Tillväxtverket ska bjuda in till bör även omfatta Transporthistoriskt Nätverk (se vår punkt 2.1 ovan) och Sveriges Hembygdsförbund.

2.16 Betänkandets avsnitt 11.9 *Småskaliga kulturmiljöer och ideellt arbete*

Som ovan nämnts (se vår punkt 2.1 ovan) finns en stor mängd föreningar inom det rörliga och industriella kulturarvet. Inom järnvägs- och spårvägsområdet förtecknar den gemensamma broschyren *Tågsommar* (se www.teknikarv.se/ts) i årets upplaga 85 besöksmål inom dessa områden varav det stora flertalet är ideellt drivna.

2.17 Betänkandets avsnitt 13.6.3 *Kulturen*

Inom järnvägs- och spårvägssektorn, liksom inom övrigt rörligt kulturarv, förekommer en stor mängd evenemang – inom järnvägs- och spårvägssektorn flera hundra per år. Det är allt från utflykter eller seminarier med mycket små deltagarantal till järnvägsjubileer och stora marknader och mässor som samlar tusentals besökare från hela landet och även från andra länder – dessa intressen är internationella och generar många besök över landsgränser.

2.18 Betänkandets avsnitt 14.1 *Förenkling för ökad konkurrenskraft*

För museitågen, liksom för övrigt rörligt kulturarv, handlar förenkling av regler, tillstånd och tillsyn mer om överlevnad än om ökad konkurrenskraft. Det finns både hindrade regelverk och avgiftsuttag, avsett för moderna transportmedel som inte tar hänsyn till kulturarvet. Transporthistoriskt Nätverk har i flera år arbetat med att få till stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, något det fasta kulturarvet redan har. I Kulturarvspropositionen (Prop 2016/17:116) saknades stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, men i en motion till riksdagen framfördes senare att detta skulle tillföras, vilket resulterade i ett tillkännagivande från riksdagen till regeringen om att även det rörliga kulturarvet skulle omfattas (Motion 2016/17:3643, Betänkande 2016/17:KrU9, Protokoll 2016/17:117). Detta resulterade i ett uppdrag till Riksantikvarieämbetet i regleringsbrevet för 2018 att utreda stärkt skydd för rörligt kulturarv med rapporteringen till regeringen senast 2018-10-31 (RAÄ regleringsbrev Ku2017/00942/KL punkt 3 Uppdrag). Förhoppningen är att berörda myndigheter bland sina inskrivna hänsynsmål, som miljö m m, även ska ta med hänsyn till kulturarvet.

2.19 Betänkandets avsnitt 15.1 *Krav på konsekvensbeskrivningar*

I Civilsamhällesutredningens betänkande (SOU 2016:13) framfördes krav på att utredningars konsekvensbeskrivningar även skulle innehålla konsekvenser för civilsamhället, något förbunden tillstyrkte.

3 Presentation

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

3.1 Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, huvudsakligen på statens spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF. Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2015).

3.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 25 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal

För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:

- Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.
- Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet
- Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.

För JHRF

För MRO



Anders Johansson
Ordförande



Per Englund
Ordförande