



Järvägshistoriska  
Riksförbundet



Museibanornas  
Riksorganisation

Datum  
2016-02-26

Ert datum  
2015-11-25

Vår referens Sida  
Anders Svensson1(4)

Er referens  
Ku2015/02403/KL

Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Remissvar avseende Riksantikvarieämbetets rapport om *Översyn av regelverket om kulturföremål* (Ku2013/1344/KA)

### 1 Inledning

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 spåransläggning, förvaltd av Trafikverket.

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

#### 1.1 Järvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

**JHRF** består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, huvudsakligen på statens spåransläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåransläggningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 120 000 museitågs-km i Sverige på statens spåransläggningar (2014).

#### 1.2 Museibanornas Riksorganisation (MRO)

**MRO** är en sammanslutning av Sveriges museibanor, d v s f n 22 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.

## 2 Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation ser positivt på införandet av ändringarna enligt Riksantikvarieämbetets rapport. Förbunden arbetar, tillsammans med kollegorna inom ThN, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt, liknande det fasta kulturarvets, vilket kan komma att påverka Kulturmiljölagen. Förbunden pekar på att det äldre (än 150 år) svenska järnvägs-kulturarvet oftast är utlandstillverkats, har funnits länge i Sverige men samtidigt är intressant för briter genom att motsvarande tidsperiod saknas i brittiska samlingar. Dessutom bör även enstaka detaljer från transportmedel och föremål som använts vid driften av dem inkluderas i begreppet ”transportmedel”. JHRF och MRO tillstyrker återkommande justering av värdegränserna.

Förbunden påpekar att det industriella kulturarvet, inte bara hantverksmässig framställning, också behöver beaktas samt att gränsdragningar mellan dessa är svår för äldre industriproduktion. Avslutningsvis ser förbunden potentiella problem med att EU-förordningen om utförelse av kulturföremål har andra ålders- och beloppsgränser än de av rapporten föreslagna, bl a för *Transportmedel*.

## 3 Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker förslagen till ändringar av Kulturmiljölagen (1988:950) och Kulturmiljöförordningen (1988:1188) men önskar nedan samtidigt framföra ett antal kommentarer till Riksantikvarieämbetets rapport.

### 3.1 Rapportens punkt 2.2 Avgränsning

JHRF och MRO arbetar, tillsammans med kollegeriksorganisationerna inom Transporthistoriskt Nätverk, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt och därmed få en liknande status som det fasta kulturarvet. Detta innebär på sikt behov av ytterligare ändringar i Kulturmiljölagen.

### **3.2 Rapportens punkt 3.4 *Det nationella kulturarvet***

Äldre järnvägsfordon, d v s mer än 150 gamla, i Sverige tillverkades nästan uteslutande i utlandet, framförallt i England och Tyskland. JHRF och MRO ser därför positivt på att uppdelningen i svenskt och utländskt ursprung tas bort.

### **3.3 Rapportens punkt 3.6 *Motiv för en utförsellagstiftning***

Förbunden ser gärna en stärkt bevaranderätt för lösa föremål – jämför vår punkt 3.1 ovan.

### **3.4 Rapportens punkt 3.8 *Motverka utarmning av det nationella kulturarvet***

De svenska ”nationella skatterna” av äldre järnvägsföremål är som ovan (i punkt 3.2) påpekats oftast av utländskt ursprung. Det innebär bl a att det Sverige finns ett unikt bestånd av lok tillverkade i England på 1850- och 1860-talet där motsvarighet saknas i de brittiska fordonssamlingarna.

Transportmedel bör även inbegripa enskilda detaljer från ”transportmedel” och inte enbart kompletta dylika. Exempel är de delar till det första i Sverige byggda lokomotivet *Förstlingen* som förvaras på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle eller den originalboggi från 1887 till ett Decauvillelok som innehas av ÖSLJ.

I kulturarvet kring transportmedel ingår också de föremål och artefakter som använts för driften typ telegrafapparater, uniformer och semaforer för att nämna några.

### **3.5 Rapportens punkt 5.1.1 *Föremåls ekonomiska värdegränser***

Förbunden tillstyrker återkommande justering av värdegränserna.

### **3.6 Rapportens punkt 5.1.3 *Föremåls ursprung***

Som tidigare (i punkt 3.2 och 3.4) påpekats är det äldre svenska järnvägs-kulturarvet företrädesvis av utländskt ursprung, men har befunnit sig i landet över 150 år.

Det framhålls att dessa bestämmelser endast bör avse hantverksmässigt framställda föremål, men förbunden önskar framhålla att även det industriella kulturarvet behöver beaktas liksom att avgränsningen mellan hantverk och industriproduktion kan vara svår för industriproduktion som är äldre än 100 år.



### 3.7 Bilaga 4 Författningsförslag

Uppenbarligen avses den nyligen borttagna bilaga 1 i Kulturmiljölagen ersättas av referensen till kategorierna enligt bilaga I i EU-förordningen (EG) nr 116/2009. JHRF och MRO vill dock påpeka att dennas definitioner kan leda till oklarheter eftersom dessa på sina ställen avviker från de i Riksantikvarieämbetets rapport föreslagna. Text gäller enligt denna förordning 75 år och 50 000 EUR för kategori A14 *Transportmedel* jämfört med rapportens förslag på 100 år resp 100 000 SEK.

För JHRF

För MRO

Jonas Svartlok  
Ordförande

Per Englund  
Ordförande