



Järnvägshistoriska Riksförbundet

Datum  
2015-05-28

Er datum  
2015-02-24

Vår referens Sida  
Anders Svensson1(7)

Er referens  
Ku2014/591/KA

Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Remissvar avseende Riksantikvarieämbetets rapport om *Farokonventionen* – Europarådets ramkonvention om kulturarvets samhälleliga värde

### 1 Inledning

JHRF består av 34 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF. JHRF deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

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.

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

## 2 Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet ser positivt på Farokonventionen och ser därför gärna att den undertecknas och ratificeras av Sverige. JHRF arbetar, tillsammans med kollegorna inom ThN, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt, liknande det fasta kulturarvets. Denna rätt handlar till stor del om att skydda det rörliga kulturarvet från ingrepp och kostnader tillkomna för dagens moderna fordon, inte minst då sådana ingrepp oftast medför större skada på kulturarvet än de därav följande vinsterna i miljö och säkerhet vilka ligger högst i de transportvårdande myndigheternas uppdrag. JHRF vill framhålla att ca 15 000 personer får livskvalitet och meningsfull fritid genom verksamheten inom förbundets föreningar. Förbundet påpekar att det europeiska samarbetet – liksom med övriga världen – är starkt inom denna sektor. JHRF framhåller att det industrihistoriska kulturarvets ekonomiska påverkan på det omgivande samhället har utretts på EU-nivå och att det är imponerande stort – närmare 9 GEUR per år! I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv över 10 miljoner besökare per år. Ett antal exempel på andra aktiviteter för att öka det rörliga kulturarvets möjligheter att generera sysselsättning som pågår eller planeras framhålls.

Förbundet informerar om att detta bevarande – på olika sätt – både är individuellt och kollektivt. JHRF påpekar också att organisationslivet inom det rörliga kulturarvet är exempel på *Heritage Communities* – organisationerna är tillkomna just för att bevara kulturarvet eller underlätta bevarandet av kulturarvet. Man håller till stor del på med *levandegörande* av kulturarvet, ofta tillsammans med de traditionella museerna. Detta samarbete kan dock utvecklas, bl a genom hjälp att sprida broschyrer om det rörliga och industrihistoriska kulturarvets verksamheter.

Förbundet påpekar att den klassiska konflikten mellan *bevara, bruka och förbruka* till delar kan lösas genom det omfattande bevarande, av somliga sett som ”överbevarande”, som förekommer inom sektorn. Till sist informerar förbundet om discussionsfora som digitala *Heritage Communities* inom sektorn och framhåller den stora nytta som Riksantikvarieämbetets projektbidrag till arbetslivsmuseer och organisationsbidrag till riksorganisationer gör, men att båda dessa behöver ökas p g a förväntat intäktsbortfall när det blir fri entré till centralmuseerna respektive p g a ökat antal organisationer som ska dela på bidragen.

### 3 Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet önskar rent allmänt framhålla att förbundet ser en stor potential för det rörliga och övriga industriella kulturarvets och särskilt järnvägs-kulturarvets bevarande och utveckling i Farokonventionens inriktning på kulturarvets samhälleliga värden – kulturellt, ekonomiskt och socialt. Ett tydligare utnyttjande av det frivilliga kulturarvsbevarandets potential liksom att bättre samarbete mellan den frivilliga sektorn och samhällets kulturarvsbevararsektor är också något som förbundet ser positivt på. Därför förordar förbundet att Farokonventionen undertecknas och ratificeras av Sverige. I det följande pekar förbundet på vad som gjorts och görs inom vår sektor av kulturarvet avseende ett antal av de områden som rapporten berör, men också om ett antal problem och möjligheter för vår sektor.

#### 3.1 Rapportens punkt 3:2 *Konventionens breddade kulturarvsbegrepp*

JHRF 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.

#### 3.2 Rapportens punkt 3:3 *Kulturarvet som resurs – individnivå*

JHRF önskar framhålla att de många hundra museerna, föreningarna och individuella kulturobjekten som är knutna till förbundet erbjuder ca 15 000 personer livskvalitet genom att erbjuda en meningsfull fritid, eller – efter pensioneringen – ett meningsfullt livsinnehåll, genom bevarandet och – framförallt – levandegörandet av järnvägens kulturarv. Det faktum att det är en mångfald av organisationer och individer som står för bevarandet innebär också kraftigt ökad tillgänglighet till kulturarvet eftersom verksamheten bedrivs på en mängd platser i landet och ofta i glesbygd.

#### 3.3 Rapportens punkt 3:4 *Kulturarvet som resurs – samhällelig nivå*

Behovet av stärkt bevaranderätt enligt punkt 3.1 handlar till stor del om att skydda det rörliga kulturarvet från ingrepp påkallade av myndigheters regleringar, oftast avsedda för dagens moderna fordon, som dels förvanskar kulturarvet, dels är kostnadsdrivande. Detta anser JHRF anknyter till konventionens artikel 8 a.

### 3.4 Rapportens punkt 3:5 Kulturarvet som resurs – europeisk nivå ...

Förbundet deltar i en europeisk organisation och har på så sätt ett livligt utbyte med omvärlden. För järnvägsbevarandet finns den europeiska organisationen FEDECRAIL och världsorganisationen WATTRAIN. Kontakterna är också livliga på individnivå, bl a eftersom det rörliga kulturarvet på europeisk nivå är starkt sammanlänkat genom att fordon har tillverkats, exporterats och importerats i och mellan länderna.

### 3.5 Rapportens punkt 4:3 Hur mäta kulturarvets monetära värde?

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 över 80 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 – museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år.

En annan ekonomisk påverkan är det rörliga kulturarvets efterfrågan på restaurering och underhåll. I Storbritannien erbjuder *Boiler & Engineering Skills Training Trust* (BESTT) träning i reparation och konstruktion av äldre pannor och har åtta lärlingar och en anställd skolchef, något som förser småföretag som bygger och reparerar pannor till både ånglok och ångbåtar med utbildad arbetskraft.

### 3.6 Rapportens punkt 5:3 Individ eller kollektiv?

Det finns ett område inom bevarandet av järnvägens kulturarv som i huvudsak är enskild verksamhet – bevarandet av mindre järnvägsmateriel från industrier (gruvor, torvmossor m fl).

Bevarandet av kollektivtrafikens och godstransporternas fordon, bl a järnvägsfordon, är av nödvändighet en kollektiv angelägenhet – flera enskilda måste sluta sig samman till olika former av juridiska personer (föreningar, bolag eller stiftelser). Det innebär oftast också att fordonen ägs av föreningarna.

### 3.7 Rapportens punkt 6:2 "Heritage communities" – vad är det?

Föreningslivet inom det järnvägens kulturarv är oftast exempel på *Heritage communities* – föreningarna har bildats just för att genomföra och/eller underlätta bevarande av (rörligt) kulturarv – se vår punkt 3.6 ovan. I vidare mening är dessutom såväl riksorganisationerna som dessas samarbete i Transporthistoriskt Nätverk *Heritage Communities* eftersom inriktningen är om inte på direkt bevarande så i varje fall att på olika sätt – tillhandahållande av försäkringar, myndighetskontakter m m – underlätta bevarandet av kulturarvet.

Aktörerna – föreningar och enskilda – kan på ett helt annat sätt än de "traditionella" museerna levandegöra kulturarvet, dvs hålla det rörliga kulturarvet rörligt. Tillfälligt eller permanent förekommer samarbeten i ett slags *Heritage communities* mellan de traditionella museerna och det rörliga kulturarvets föreningar och enskilda om att levandegöra kulturarvet. Detta handlar dels om resurser – endast en bråkdel av kulturarvet skulle kunna levandegöras med anställd personal – och dels om kunskap – kunnandet om hur det rörliga kulturarvet ska göras rörligt ligger i huvudsak hos föreningar och enskilda.

Det finns dock potential att utveckla samarbetet mellan museer, föreningar och enskilda, särskilt kring information. Museerna, särskilt centralmuseerna och de regionala museerna, skulle kunna bli mycket bättre på att hjälpa till att tillgängliggöra de ideellt drivna museernas och föreningarnas informationsmaterial. Förbundet vill här särskilt framhålla hjälp med att sprida de nationella broschyrer med översikt över anläggningarna inom ett område som riksorganisationerna inom ett antal av det rörliga och industriella kulturarvet framställer – sådana broschyrer finns för arbetslivsmuseer, järnväg, ångbåtar, motorhistoria och flyg.

### 3.8 Rapportens punkt 6:4 *Expertrollen och medborgardialogen – demokratiperspektivet och samhällsnyttan*

Inom bevarandet av kulturarvet har ett klassiskt konfliktområde varit det mellan att *bevara, bruka och förbruka*. Samtidigt förekommer det en diskussion om att vi bevarar för mycket. Men dessa båda diskussioner kan mötas – genom att bevara "för mycket" går det att leva med att delar av kulturarvet brukas så att det kanske även förbrukas – om det samtidigt innebär att kulturarvet kan levandegöras och därmed på ett helt annat sätt förstås av allmänheten. Dessa diskussioner är i högsta grad aktuell bland det rörliga kulturarvets aktörer och då särskilt föreningar och enskilda.

### 3.9 Rapportens punkt 7:1 Kulturarvet som resurs för social hållbarhet – fördjupad analys

I rapporten står följande:

De ratificerade staterna förbinder sig/garanterar ("undertake") att vidta åtgärder som innebär att:

- ...
- alla generella och tekniska föreskrifter tar hänsyn till de krav som ställs för kulturarvets bevarande (Farakonventionen, artikel 9).
- ...

Detta anser förbundet vara en mycket viktig åtgärd eftersom bevarandet av det järnvägens rörlig kulturarv har stora problem med myndigheters, och då särskilt Transportstyrelsens, regleringar avsedda för dagens fordon; jfr även punkterna 3.1 och 3.3 ovan. JHRF understryker dock att vi inte motsätter oss krav på ökad säkerhet – vi önskar bara att lösningar byggda på att modern teknik ska installeras i historiska fordon minimeras. Dessutom innebär Transportstyrelsens nuvarande verksamhetsfinansiering genom avgiftsuttag i många fall en belastning på det rörliga kulturarvets bevarare.

Däremot har det i många olika sammanhang, som berört samtliga transportslag, visat sig att dagens kulturarvslagstiftning inte öppnar för undantag för det rörliga kulturarvet från nya regelverk, även om den politiska viljan finns, och oaktat om den uppnådda vinsten i enlighet med den nya regelns syfte är mindre än den kulturarvsmässiga förlusten eller kostnaden. Bakom detta ligger att transportmedel i praktiken undantogs från svensk kulturarvslagstiftning genom skrivningar i propositionstexten till 1960 års Byggnadsminneslag. Detta undantag har inte heller hävts i påföljande kulturarvslagstiftning.

Vi ser det därför som ett väsentligt steg mot en stärkt bevaranderätt också för Sveriges rörliga kulturarv, att regeringen i samband med ratificering av Farokonventionen förklarar sig dela vår tolkning av konventionens Sektion I, Artikel 2 paragraf a, nämligen att denna också omfattar det rörliga kulturarvet: "*a group of resources inherited from the past which people identify, independently of ownership, as a reflection and expression of their constantly evolving values, beliefs, knowledge and traditions. It includes all aspects of the environment resulting from the interaction between people and places through time*".

### **3.10 Rapportens punkt 10:1 "Heritage Communities" – fördjupad analys**

Inom det rörliga kulturarvet finns ett flertal diskussionsfora på Internet, ofta med ett synnerligen aktivt deltagande – en mindre grupp står för inläggen, många läser. Dessa diskussionsfora drivs ofta av föreningar och kräver numera oftast registrering och inloggning för att skriva inlägg efter problem med spam och "nättroll". Ett exempel är *Järnvägshistoriskt Forum*, som drivs av Järnvägsmusei vänner (medlem i JHRF). Sedan senaste bytet av forumprogramvara (2007-12-16) och fram till nu (2015-05-21 kl 9:00) har i detta forum gjorts 163 125 inlägg i 24 380 trådar av 2 255 registrerade användare. Vid "nutillfället" enligt ovan var 47, varav 5 registrerade, användare inne på forumet – de senare siffrorna ger troligen en rätt så god bild av förhållandet mellan "läsare" och "skrivare". Dessa diskussionsfora är den vanliga digitala formen för Heritage Communities inom det järnvägens kulturarv och de är även arenor där generationerna möts. Även Facebook och andra sociala medier är stora inom denna kulturarvssektor.

### **3.11 Rapportens punkt 10:2 Den offentliga kulturmiljöförvaltningens arbete med frågor rörande det civila samhället och övriga samhällsaktörer**

Riksantikvarieämbetets båda bidrag som berör denna sektor – projektbidraget till arbetslivsmuseer och organisationsbidraget till riksorganisationer – gör stor nytta och uppskattas mycket inom sektorn. Inför ett förväntat införande av fri entré på centralmuseerna skulle en ökning av projektbidraget till arbetslivsmuseerna vara en välkommen kompensation för förväntat intäktsbortfall och allt besvär att förklara för missnöjda besökare varför det inte, liksom för stora museer, är gratis att gå in på små museer. Organisationsbidraget började komma till del från 2012 och har sedan dess gjort att de flesta av dessa organisationer har fått välbehövliga resursförstärkningar. Men med ett under de senaste åren ökande antal sökande organisationer skulle även detta bidrag behöva ökas – de senaste åren har organisationerna som beviljats bidrag oftast fått mindre bidrag är föregående år.

För JHRF



Jonas Svartlok.  
Ordförande