



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

2015-02-24
Ku2014/591/KA

Kulturdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss avseende Riksantikvarieämbetets rapport om Farokonventionen – Europarådets ramkonvention om kulturarvets samhälleliga värde.

Motorhistoriska Riksförbundet, nedan MHRF, har tagit del av remissmissivet avseende Farokonventionen och lämnar här våra synpunkter på Riksantikvarieämbetets rapport och förslag. **Vi rekommenderar att Sverige ratificerar konventionen.**

Vi inleder med en beskrivning av vår kulturpolitiska position samt bevarandestrategi. Därefter kommer allmänna synpunkter på rapporten och slutligen specifika synpunkter på rapportens olika teman. Vi kommenterar endast de delar av rapporten som vi anser berör det fordonshistoriska kulturarvet och våra medlemmar.

Solna 2015-06-02

Peter Edqvist
Förbundsordförande
Motorhistoriska Riksförbundet

I ärendets behandling har även deltagit Jan Tägt, generalsekreterare, Per Dahl, styrelseledamot och Malin Erlfeldt, kanslissekreterare.

För gårdagens fordon på morgondagens vägar

Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan brukas, bevaras och utvecklas

MHRFs kulturpolitiska position

MHRF företräder sina medlemmar, de fordonshistoriska klubbarna som i sin tur engagerar tusentals enskilda fordonsägare, i sammanhang där enskilda har sämre förutsättningar att göra sig hörda. Vi agerar tillsammans med andra förbund/aktörer när det ger bättre möjlighet att nå fram med budskapet.

MHRF agerar på alla politiska nivåer. Eftersom värdering och urval av det fordonshistoriska kulturarvet uteslutande görs av enskilda personer, är vårt kulturarv demokratiskt och tillgängligt.

MHRFs bevarandestrategi

För att det fordonshistoriska kulturarvet ska kunna bevaras, måste det brukas och utvecklas som en självklar del av samhällets kulturmiljöer. De historiska fordonen minner om industrisamhällets största tekniska system och utgör ett icke musealiserat kulturarv som kan brukas i kulturmiljön.

De värden som tillskrivs det fordonshistoriska kulturarvet behöver utvecklas i samklang med kulturarvet och kulturmiljön i samhället i övrigt. MHRF kan endast indirekt påverka medlemmarna. Vår strategi är därför att vara en partner som genom exempel och punktinsatser stödjer och utvecklar rörelsens egen historieskrivning.

Allmänna synpunkter på rapporten

Farokonventionen visar på en arena där MHRF och det fordonshistoriska kulturarvet passar in i ett större sammanhang. Vår rörelse är en typ av "heritage community". Vi ser därför positivt på att Sverige ratificerar konventionen.

MHRF ser positivt på att konventionen kan ha inverkan på andra politikområden. Det finns ett behov av stärkt lagskydd för det fordonshistoriska kulturarvet, och det rörliga kulturarvet som helhet, då dagens lagar och förordningar, oftast avsedda för moderna fordon, riskerar att förvanska kulturarvet.

Vi ser mycket positivt på konventionens syn på sambandet mellan bevarande och brukande. Den fordonshistoriska rörelsen bygger på att historiska fordon både brukas och bevaras. Det ena eller det andra skulle inte vara långsiktigt hållbart. Brukandet i sig utgör en oundgänglig del av kulturarvet som helhet, då fordonen används i sin egen kulturmiljö. På så sätt utgör bruket även en del av bevarandet av kulturarvet. I förlängningen innebär det också en utveckling av kulturarvet genom att fordonen hålls levande och fortsätter att restaureras genom tillgång till material, teknik och kompetens.

Särskilda synpunkter på rapportens olika teman

Kulturarvet som resurs för en socialt hållbar utveckling

Vi instämmer i beskrivningen av de positiva konsekvenserna, även om de här uttryckligen gäller offentlig verksamhet. Vi anser att formuleringarna är lika relevanta för vår fordonshistoriska verksamhet som vår folkrörelse.

När det gäller utmaningarna ser vi inte att alla är relevanta för oss. Vi vill dock framhålla att ett aktivt bruk och en utveckling av kulturarvet definitionsmässigt innebär en tidsbundenhet. Vår tids bruk och utveckling kommer att följas av andras, som vi inte kan veta något om.

Kulturarvet som resurs för en ekonomiskt hållbar utveckling

Vår rörelse samexisterar redan idag med en väl utvecklad kommersiell verksamhet vad gäller vård, underhåll och handel kring historiska fordon. Vi har även identifierat behov av kompetensförstärkning och tagit initiativ till särskilda utbildningar på området.

Heritage communities

Konventionens betoning av "heritage communities" som aktörer i en ny samverkansmodell tror vi visar på en mycket viktig modell för ökad delaktighet för de delar av kulturarvet som idag representeras av rörelser som själva definierat och byggt upp sitt kulturarv.

Risken att vissa kommer att höras mer än andra, finns redan idag.

Vem har initiativet till samverkan i denna modell? I vårt fall har den fordonshistoriska rörelsen definierat ett kulturarv. Det har skett utan att det fordonshistoriska kulturarvet varit en del av det etablerade offentligt finansierade kulturarvet eller kulturmiljön. I RAÄ:s rapport tas för givet att det är myndighetens företrädare som är experten. Men om det som i vårt fall redan finns kulturarvsexperten "utanför systemet" så stämmer inte den tänkta formen för samverkan. Det är därför viktigt att beakta redan etablerade delar av kulturarvet som inte är del av den offentliga kulturarvsförvaltningen.