



Järvägshistoriska  
Riksförbundet



Museibanornas  
Riksorganisation

Datum  
2016-06-08

Ert datum  
2016-04-14

Vår referens Sida  
Anders Svensson1(9)

Er referens  
Ku2016/00504/D

Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Remissvar avseende betänkandet *Palett för ett stärkt civilsamhälle* (SOU 2016:13)

### 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 spåranläggning, 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 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).

#### 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

Järnväghistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar framföra ett antal kommentarer till betänkandet. Varken förbunden eller några andra åtta av de tio riksorganisationer som ingår i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN) har erhållit betänkandet på remiss – hela nätverket har dock genom förbunden informerats om betänkandet. Rent allmänt har kontakterna med (det rörliga) kulturarvets organisationer varit obefintliga, varför förbunden anser det vara extra viktigt att sända in ett remissvar. Inom denna sektor består det civila samhället till ca 90 % av ideella föreningar – andra associationsformer förekommer dock. Statistik för denna sektor samlas sedan tre år in av *Kulturanalys*. Det förekommer uppdragsverksamhet inom sektorn – kollektivtrafik på spårväg i delar av Stockholm körs av ett bolag ägt av en ideell förening. Rese- och bokförsäljning är viktiga intäktskällor inom sektorn.

JHRF och MRO ingår enligt ovan i ThN, som bl a arbetar med att öka förståelsen för bevarande och levandegörande av rörligt kulturarv, bl a genom att verka för stärkt bevaranderätt för detta kulturarv. Internationellt är föreningslivet för att bevara järnvägens och spårvägens kulturarv ganska likartat – det samarbetar dessutom i såväl en europeisk som en världsorganisation. I vissa länder är verksamheten dock mer inriktad på turism än på bevarande av kulturarv. Det civila samhällets insatser gör att en mångfald av rörligt kulturarv kan bevaras och levandegöras. Förbunden önskar att denna sektor representeras, t ex genom ThN, i nationell dialog med det civila samhället.

För JHRF och MRO och medlemsföreningarna handlar myndighetskontakter mest om kontakter med *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*. Den senares terminologi handlar dock om företag, en del avgifter tas fortfarande ut trots lättnader för museiorganisationer samt kraven på ledningsansvar för säkerhetsarbetet kan på sikt försvåra rekryteringen till föreningsstyrelser och innebär ingrepp i föreningsdemokratien. Trots terminologin så är närmare 60 % av de organisationer som har tillstånd från Transportstyrelsen för persontrafik på järnväg ideella föreningar. Utredningar som avhandlar järnväg saknar ofta kännedom om förekomsten av museitåg (på statens spår) och saknar konsekvensutredning för ideella föreningar. Förbunden känner viss oro för stödet till kulturmiljöområdets riksorganisationer (SFS 2014:108) samt föreslår att även kulturarv får stödjas av *Allmänna arvsfonden*.

Arbetet med att söka och vidmakthålla tillstånd för järnvägsverksamhet är mycket betungande för ideella föreningar. Hjälp saknas – till skillnad mot i en del andra länder – från Transportstyrelsen, varför förenklningar och/eller understöd behövs. Det civila samhället är genom denna sektor verksamt inom transportnäringen, främst genom vilka myndigheter och regelverk man måste leva med. Förbunden saknar regelverken kring kulturarv bland de av utredningen behandlade hindren. ThN, som arbetar för stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv, har tillskrivit bl a kulturministern om arbetet med den kommande kulturarvspropositionen.

Förbunden stöder sina medlemmar på olika sätt: säkerhetsseminarier, utbildningsorganisation, ramregelverk och försäkringspaket. JHRF och MRO ser gärna att även Transportstyrelsen knyts till MUCFs myndighetsnätverk. Förbunden önskar att såväl kommittéer som myndigheter tar hjälp av riksorganisationerna för konsekvensanalys av påverkan på civilsamhället. Till sist påpekar JHRF och MRO att även om kontakterna med offentliga aktörer är såväl angelägna som redan frekventa så finns det problem för ideella funktionärer att delta i verksamhet på kontorstid.

### 3 Synpunkter och kommentarer

Järnväghistoriska 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 föreningslivet som verkar för det rörliga kulturarvets bevarande i allmänhet och järnvägens i synnerhet.

#### 3.1 Allmänt om remissinstanser för betänkandet

JHRF och MRO noterar att ingen 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 1 000 föreningar och närmare 200 000 enskilda medlemmar. Utöver förbunden enligt ovan består nätverket av:

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

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

### **3.2 Betänkandets avsnitt 1.2 Förslag till förordning om ändring i kommittéförordningen (1998:1474)**

Förbunden ser positivt på kommittéer ska ta hänsyn till föreningslivet, se vår punkt 3.16 nedan.

### **3.3 Betänkandets avsnitt 1.3 Förslag till förordning om ändring i myndighetsförordningen (2007:515)**

Förbunden ser synnerligen positivt på myndigheter ska samverka med föreningslivet inom sitt område, se vår punkt 3.15 nedan.

### **3.4 Betänkandets avsnitt 1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning**

Förbunden ser synnerligen positivt på att konsekvensutredningar vid regelgivning ska ta hänsyn till föreningslivet, se vår punkt 3.16 nedan.

### **3.5 Betänkandets avsnitt 2.3.2 Kontakter med civilsamhällets organisationer**

JHRF och MRO noterar att kontakterna med organisationer som verkar för kulturarvets bevarande synes ha varit magra och vad det gäller det rörliga kulturarvets organisationer obefintliga. Därför anser förbunden att det är extra viktigt att sända in ett remissvar för att framhålla denna sektors existens, problem och möjligheter.

### **3.6 Betänkandets avsnitt 3.1.1 Det civila samhällets associationsformer**

Associationsformen *ideell förening* är den absolut övervägande inom bevarandet av järnvägens kulturarv. Av förbundens tillsammans 52 medlemmar är ca 90 % ideella föreningar – övriga är aktiebolag, en kommunal stiftelse och en ekonomisk förening som dock har det gemensamt att de inte delar ut vinst – all vinst återgår till verksamheten. Det förekommer även av föreningar helägda aktiebolag inom denna sektor. Samtliga organisationer inom sektorn kan anses tillhöra civilsamhället genom att de i första hand verkar för kulturarvets bevarande och levandegörande.

### **3.7 Betänkandets avsnitt 3.1.2 Statistiken över det civila samhället**

Verksamheten inom denna sektor finns sedan tre år, liksom för övriga s k *arbetslivsmuseer*, med i museistatistiken som *Myndigheten för Kulturanalys* publicerar årligen. Arbetslivsmuseer utgör en egen kategori i denna statistik.

### **3.8 Betänkandets avsnitt 3.1.4 *Civilsamhällets olika roller***

Även inom denna sektor av civilsamhället förekommer uppdragsverksamhet – Svenska Spårvägssällskapets Stockholmsavdelning är genom sitt helägda bolag AB Stockholms Spårvägar trafikutövare för kollektivtrafiken med spårvagn både ut till Djurgården och på Lidingö åt Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning.

### **3.9 Betänkandets avsnitt 3.1.5 *Finansiering av det civila samhällets verksamhet***

För järnvägs- och spårvägsföreningar är de främsta intäktskällorna försäljning av resor med tågen och spårvagnarna samt försäljning av diverse varor relaterade till järnväg och spårväg, t ex böcker. Genom sin verksamhet är man också en viktig del av besöksnäringen på orten, särskilt som många av föreningarna är verksamma i glesbygd – bevarande av järnvägs- och spårvägsfordon och deras kringmiljöer (bana, stationshus, lokstallar m m) är utrymmeskrävande och har därför svårt att få plats i storstäder med sina höga markpriser och stora tryck på alternativ användning av gammal järnvägsmark.

### **3.10 Betänkandets avsnitt 3.1.6 *Riks- och paraplyorganisationer***

Riksorganisationerna JHRF och MRO samverkar med åtta andra riksorganisationer inom det rörliga och industriella kulturarvet i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), se vår punkt 3.1. ThN arbetar med kontakter med politiker och omgivande samhälle för att öka förståelsen för bevarandet och levandegörandet av det rörliga kulturarvet, bl a genom deltagande i de årliga Almedalsveckorna. F n arbetar nätverket framförallt med att få till en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet – detta handlar framförallt om att historiska fordon inte på ett oacceptabelt sätt ska drabbas av krav från dagens regelverk, orimligt höga avgifter m m.

### **3.11 Betänkandets avsnitt 3.5 *Internationell jämförelse***

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). 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.

### **3.12 Betänkandets avsnitt 3.6 *Det civila samhällets värde och betydelse***

Förbunden önskar framhålla ytterligare en betydelse som gäller såväl bevarandet av järnvägens och spårvägens kulturarv som övrigt rörligt och industriellt kulturarv: Utan alla dessa föreningars och enskildas insatser skulle det inte vara möjligt att bevara och framförallt levandegöra en sådan mångfald av fordon, föremål och miljöer. Det skulle vara en helt omöjlig uppgift för samhällets museiväsen.

### **3.13 Betänkandets avsnitt 4.1.4 *Att företräda en grupp – civilsamhället som röstbärare och opinionsbildare***

JHRF och MRO tillstyrker utredningens förslag att statliga myndigheter årligen rapporterar kontakter och samråd med det civila samhället. I förbundens fall handlar det framförallt om kontakter m m mellan förbunden och Transportstyrelsen och Trafikverket.

### **3.14 Betänkandets avsnitt 4.1.5 *Vikten av strukturer för dialog och inflytande***

Förbunden önskar att och representanter för denna sektor, t ex Transporthistoriskt Nätverk, bjuds in till nationell dialog med det civila samhället.

### **3.15 Betänkandets avsnitt 5.1.2 *Bristande kunskap om det civila samhället***

För förbunden – liksom för det övriga rörliga kulturarvets riksorganisationer – och dessas medlemsföreningar handlar myndighetskontakter mest om kontakter med Transportstyrelsen och Trafikverket. I båda dessa myndigheters regelverk och avgiftsuttag tas ringa eller ingen hänsyn till att det även är ideella föreningar man har att göra med. Särskilt Transportstyrelsen använder en terminologi som synbarligen utesluter föreningar – man talar om *järnvägsföretag* och *anställda* i st f (tidigare använda och) mer neutrala begrepp som *trafikutövare* och *medarbetare*. I praxis innefattas föreningar i begreppet järnvägsföretag och ideellt arbetande i begreppet anställda, men eftersom det förekommer företag och (särskilt) anställda inom de verksamheter som bevarar järnvägens och spårvägens kulturarv finns det risk för begreppsförvirring.

Transportstyrelsen har som konsekvens av att tillsyns- och tillståndsverksamheten inte ska anslagsfinansieras infört avgifter på järnvägsföretagen på denna del av sin verksamhet. Man har visserligen infört undantag för museiorganisationer i sitt regelverk för avgiftsuttagen, men dessa är inte heltäckande för järnvägsområdets föreningar och saknas helt för andra delar av det rörliga kulturarvet.

Ett annat stort problem är synen på hur regelverken ska hanteras inom organisationerna. De säkerhetsstyrningssystem som krävs av järnvägsföretagen (enligt ovan innefattande föreningarna) kräver ansvar och insikt från ledningen. I ett aktiebolag hanteras detta av den verkställande direktören, men i avsaknad av den funktionen i en ideell förening hamnar ledningsansvar m m på styrelsen. Förbunden ser kommande rekryteringsproblem till föreningarnas styrelser om man utöver egenskaper som t ex ledningsförmåga (ordförande), skrivförmåga (sekreterare) och ekonomiska kunskaper (kassör) också ska kräva intresse för och kunskap i säkerhetsarbetet. I Järnvägsförordningens (SFS 2014:526) 3 kap. 6 § krävs ”gott anseende” hos ledningen. Eftersom ledningen för en förening tolkas som dess styrelse innebär det ingrepp i föreningsdemokratin. Förbunden önskar här särskilt framhålla att vi inte är emot säkerhet och säkerhetsarbete som sådant, utan det handlar om den dåliga anpassningen till föreningslivets verklighet.

Refererande till ovanstående finner JHRF och MRO det angeläget att myndigheter tar hänsyn till civilsamhället enligt utredningens förslag. Exempelvis så är närmare 60 % av de organisationer som har Transportstyrelsens tillstånd för att bedriva någon form av persontrafik ideella föreningar och tas även andra organisationsformer inom civilsamhället med blir det över 65 %!

### **3.16 Betänkandets avsnitt 5.1.3 *Hänsyn tas inte till det civila samhällets särart***

Som redan anförts i vår punkt 3.15 ovan är bristande hänsyn till och kunskap om civilsamhällets villkor och verklighet dålig även bland de myndigheter järnvägens föreningsliv har kontakter med. Även utredningar som avhandlar järnväg missar oftast att det även finns museitåg på spåren och särskilt då även statens spår samt att därmed även föreningar berörs av förslagen. I utredningar och regelförslag saknas konsekvensutredningar för det civila samhället – det är alltid fokus på företag. Man tar ofta inte heller tillvara den möjlighet till undantag för museiverksamhet som finns EU-förordningarna och annan reglering från EU. JHRF och MRO ser därför synnerligen positivt på utredningens förslag att även konsekvensutredning för det civila samhällets organisationer ska göras.

### **3.17 Betänkandets avsnitt 5.1.4 *Svårigheter att finansiera verksamhet***

Förbunden upplever också problemen med minskande verksamhetsbidrag inom vår – och det övriga rörliga kulturarvets – sektor. I museiutredningens betänkande (SOU 2015:89) saknar JHRF och MRO ett bidrag som nu utdelas av Riksantikvarieämbetet, *statsbidraget till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108) och känner därför en viss oro för detta bidrags framtid. Dessutom har tilldelade bidrag succesivt sjunkit genom att fler bidragsberättigade organisationer tillkommit – däremot ökar organisationernas kostnader...

Angående en eventuell kommande översyn av möjligheterna att få stöd ur Allmänna arvsfonden anser förbunden att även kulturarvsprojekt borde kunna få bidrag – drömmen är att kunna komma i närheten i de brittiska möjligheterna som *Heritage Lottery Fund* ger det brittiska kulturarvets aktörer...

### **3.18 Betänkandets avsnitt 5.1.5 *Omfattande administration***

Ansökningar till Transportstyrelsen för tillstånd som järnvägsföretag (alltså att fungera som trafikutövare) och infrastrukturförvaltare är mycket omfattande, särskilt för de som avser att trafikera statens infrastruktur. Det behövs dessutom arbete med uppföljning av verksamheten och bevakning av nya regler, såväl nationella som från EU. Detta är sammantaget mycket betungande för en ideell förening som saknar anställda som kan ägna sig åt säkerhetsadministration på heltid. Dessutom finns i stort sett ingen hjälp att tillgå från den ansvariga myndigheten, Transportstyrelsen – detta till skillnad mot vissa andra länders trafiksäkerhetsmyndigheter. Här ser JHRF och MRO ett omfattande behov av förenklingar och/eller understöd.

Utredningen anför (sid 233) att civilsamhället inte är verksamt inom transportnäringen. Detta är både rätt och fel: Det är rätt såtillvida att föreningarna inom denna sektor snarast är verksamma inom kultur- och besöksnäringen (säljer upplevelser, inte transporter) men fel i den meningen att de ”drabbas” av myndigheter, regelverk o s v avsedda för transporter (av personer).

### **3.19 Betänkandets avsnitt 5.2 *Hinder i regelverk och dess tillämpning samt förslag för att undanröja hindren***

JHRF och MRO saknar regelverken kring kulturarv bland de av utredningen behandlade hindren. Förbunden arbetar tillsammans med kollegorna inom *Transporthistoriskt Nätverk* (se vår punkt 3.1) för en starkt bevaranderätt för rörligt kulturarv. Detta handlar om att olika sorts historiska fordon inte ska ”drabbas” av regelverk, avgifter m m avsedda för dagens fordon utan att de regler som gällde när fordonen tillverkades ska beaktas. Nyligen (2016-06-03) har Transporthistoriskt Nätverk sänt en skrivelse till kulturministern m fl med önskemål att dessa synpunkter beaktas i det pågående arbetet med en kulturarvsproposition.

### **3.20 Betänkandets avsnitt 5.2.14 *Statistiken om det civila samhället och statistikens tillgänglighet***

Som tidigare framförts (vår punkt 3.7 ovan) ingår arbetslivsmuseer, som oftast är delar av det civila samhället, i museistatistiken från *Kulturanalys*.

### **3.21 Betänkandets avsnitt 7.4.1 *Stöd från riks-och paraplyorganisationer***

Förbunden stöder sina medlemsföreningar på ett flertal sätt: JHRF och MRO anordnar årliga säkerhetsseminarier, JHRF har en gemensam utbildningsorganisation för att såväl kunna dela Transportstyrelsens avgiftskostnader (f n 40 200,- per år) på flera som få mer likartade utbildningar, MRO har åstadkommit ett gemensamt ramregelverk (Säkerhetsordning) som föreningarna kan plocka relevanta delar ur samt JHRF och MRO har gemensamt handlat upp försäkringar, bl a för att kunna täcka de höga kraven på ansvarsförsäkringsbelopp (f n 300 MSEK).



### 3.22 **Betänkandets avsnitt 7.6.3 Översyn av befintlig information**

JHRF och MRO föreslår att även Transportstyrelsen knyts till Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällsfrågors myndighetsnätverk för civilsamhällsfrågor (om de inte redan ingår) – Transportstyrelsens skulle behöva stödja det civila samhället inom sin sektor mycket mer kraftfullt, se bl a vår punkt 3.18 ovan.

### 3.23 **Betänkandets avsnitt 8.1.7 Förslaget om att kommittéer ska redovisa konsekvenser avseende det civila samhällets organisationer**

Här anser förbunden att såväl att detta är angeläget (se vår punkt 3.16) som att det är lämpligt att kommittéerna inför konsekvensutredningar om påverkan på civilsamhället tar hjälp av i sammanhanget relevanta riksorganisationer.

### 3.24 **Betänkandets avsnitt 8.1.8 Förslaget om att myndigheter ska redovisa konsekvenser avseende det civila samhällets organisationer**

Här anser förbunden att såväl att detta är angeläget (se vår punkt 3.15) som att det är lämpligt att myndigheterna inför konsekvensutredningar om påverkan på civilsamhället tar hjälp av i sammanhanget relevanta riksorganisationer.

### 3.25 **Betänkandets avsnitt 8.4.1 Kostnader för civilsamhället**

JHRF och MRO önskar särskilt framhålla att för förbunden och dess medlemsföreningar, liksom för de flesta av kollegorna inom Transporthistoriskt Nätverk, är kontakterna med offentliga aktörer såväl angelägna, redan frekventa som problematiska. Det sistnämnda handlar om att klara behov av kontakter på vanlig kontorstid, tider då förbundens och föreningarnas ideellt arbetande funktionärer förväntas arbeta för sin ordinarie arbetsgivare. För att klara detta behövs semester och tjänstledighet, byten av arbetspass samt – till stor del – beroende av pensionärer eller personer med fria yrken, som kan disponera sin tid mer fritt. Här finns en utmaning avseende behövliga ökade kontakter med det offentliga!

För JHRF

För MRO

Anders Johansson  
OrdförandePer Englund  
Ordförande