



Järvägshistoriska  
Riksförbundet



Museibanornas  
Riksorganisation

Datum  
2016-03-16

Ert datum  
2015-11-26

Vår referens Sida  
Anders Svensson1(12)

Er referens  
Ku2015/02515/KL

Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Remissvar avseende betänkandet *Ny museipolitik (SOU 2015:89)*

### 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 120 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (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 förluten 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 tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar framföra ett antal kommentarer till betänkandet. Fyra järnvägs- och spårvägmuseer tillhör det allmänna museiväsendet: *Sveriges Järnvägsmuseum*, *Järnvägsmuseet Kristianstad*, *Spårvägmuseet* och *Järnvägens Museum Ängelholm*. Några av dessa har vänföreningar eller samverkande föreningar. JHRF och MRO deltar i Transporthistoriskt Nätverk (ThN). Förbunden ser med viss oro på införandet av fri-entré-reformen och dess möjliga påverkan på små museer, oftast beroende av entréintäkterna. Särskilt museitågen är beroende av biljettintäkter. Museijärnvägar och övrig järnvägsmuseal verksamhet har utretts av en statlig utredning som resulterade i betänkandet SOU 1979:18. Detta ledde bl a till införandet av ett statsbidrag till museijärnvägar, föregångare till dagens arbetslivsmuseibidrag.

JHRF och MRO påpekar att mycket av järnvägs- och spårvägsforskningen är amatörforskning som leder till en omfattande bokutgivning, att arkiv och bibliotek, bl a hos Sveriges Järnvägsmuseum används flitigt samt att användandet av internetfora spelar en aktiv roll. Nätforana innebär dock att behovet av medlemskap i föreningar minskar. MRO har en tjejgrupp som uppmuntrar kvinnors nätverk och stöder kvinnoinriktade aktiviteter. På en av museibanorna, ÖSIJ, genomförs då och då trafikdagar med enbart kvinnor som aktiva. Museibanor och järnvägsmuseer finns, bl a p g a utrymmeskrav och markpriser, oftast i glesbygd, där de dessutom oftast utgör ett betydande besöksmål på sin ort. Riksorganisationerna, både förbunden och andra, fungerar också som samverkansorgan. JHRF och MRO föreslår att Arbetets museum får tillskott av medel för en förstärkt samordningsfunktion, t ex genom att det nuvarande projektet med utbildningssamordning permanentas.

Sveriges Järnvägsmuseum genomför, tillsammans med Järnvägsmusei Vänner, ett lyckat arbete med att skanna fotografier och ritningar. Även Spårvägssällskapet skannar ritningar. Av JHRF, MRO och Sveriges Järnvägsmuseum samarrangerade branschseminarier är ett exempel på samverken, men det kan bli mer. Broschyrdistributionssamverkan mellan det allmänna museiväsendet och arbetslivsmuseerna är en samverkansmöjlighet som kan utvecklas betydligt. Skoltrafiken på museibanorna, som tidigare varit omfattande, har till större delen försvunnit p g a skolsektorns ekonomiska problem. I stället har i en del fall trafik för pensionärsgrupper tagit över...

Besöken på järnvägens och spårvägens kulturarv handlar till större delen om resor med museitågen – dessa resor räknas även som besök i Kulturanalys museistatistik. Efter att i slutet av 1900-talet ha ökat kraftigt har utvecklingen av nyare bevaranden stagnerat på senare år. Bevarandet har många former: museibanor, museer, museitåg på statens spår och dressinuthyrning på nedlagda banor, där de senare i varje fall innebär att själva banan bevaras. Kvantitativ mångfald inom sektorn innebär att kulturarv kan få förbrukas för att kunna levandegöras – rörligt rörligt kulturarv. Ett integrationsprojekt som innebär möjlighet för duktiga invandrare hantverkare att vara med och renovera museifordon har startats genom *Rotary*. De föreningsaktiva har oftast en god blick för vad från samtiden som är värt att bevara för framtiden och sektorn åstadkommer också en koppling mellan kultur och teknik. I en del fall framhålls det historiskt korrekta utförandet mest som en intern fråga, men rätt hanterad kan den utnyttjas i berättelsen om kulturarvet för besökarna. JHRF och MRO ser positivt på ökad möjlighet att överlåta föremål ur det allmänna museiväsendets samlingar till föreningar och enskilda inom det rörliga kulturarvet, bl a för en ökad möjlighet till levandegörande av kulturarvet. Även ökad samverkan med det allmänna museiväsendet, t ex om evenemang, är positivt.

Förbunden ser risk för kompetens- och kontinuitetstapp om den nya myndigheten lokaliseras på en helt annan plats än de myndigheter den ska ersätta. JHRF och MRO pekar på en potentiell möjlighet till att bidragsstödda samverkansprojekt också kan innefatta aktörer utanför det allmänna museiväsendet, önskar uppmärksamma att det finns ett bidrag inom museisektorn som utredningen inte uppmärksammat, statsbidraget till ideella organisationer inom kulturmiljöområdet (SFS 2014:108), som både bör vara kvar och få ett utökat belopp, samt att arbetslivsmuseibidraget är såväl uppskattat som kostnadseffektivt och även det bör få utökade medel. Förbunden påpekar att arbetslivsmuseernas deltagande i museistatistiken inte får tappas bort vid flytten från *Kulturanalys*. Det finns risk för konkurrensproblem mellan museibutiker, förenings försäljning och småföretag eftersom de flesta aktörer (även) säljer samma boksortiment.

### 3 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 bevarande i allmänhet och järnvägens i synnerhet.

#### 3.1 **Betänkandets avsnitt 1.3 Förslag till förordning (2016:XX) med instruktion för Myndigheten för museer och utställningar**

JHRF och MRO önskar framföra sin oro för vad som händer med Riksantikvarieämbetets bidrag till (riks)organisationer, se vår punkt 3.26 nedan.

#### 3.2 **Betänkandets avsnitt 3.5 Det starka samhällets minnesinstitutioner**

Inom järnvägs- och spårvägsområdet finns ett antal museer som tillhör det allmänna museiväsendet: det nationella museet *Sveriges Järnvägsmuseum* (del av Trafikverkets museer) i Gävle, de regionala museerna *Järnvägsmuseet Kristianstad* (del av Regionmuseet Kristianstad) och *Spårvägsmuseet* (del av Trafikförvaltningen vid Stockholm Läns Landsting) samt det kommunala museet *Järnvägens Museum Ängelholm*. Järnvägens och spårvägens museiföreningar har mycket samarbete med dessa, en del av dem i mer organiserad form, som JHRF-medlemmen *Järnvägsmusei Vänner*, som är vänförening till Sveriges Järnvägsmuseum, JHRF-medlemmen *Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar*, som har ett omfattande samarbete med Järnvägsmuseet Kristianstad samt *Spårvägsmuseets Vänner*, vänförening till Spårvägsmuseet.

#### 3.3 **Betänkandets avsnitt 3.6 Nya museer**

Knutet till Arbetets museum finns även sedan 2014 *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), ett nätverk av tio riksorganisationer inom det *rörliga kulturarvet*, d v s transporthistoria med anknytning till industrihistoria där JHRF och MRO är två av de ingående riksorganisationerna. Nätverkets tio riksorganisationer samlar ca 1 500 föreningar (och motsvarande) med tillsammans närmare 200 000 medlemmar.

Angående fri-entré-reformen önskar förbunden framföra att vi ser en risk för att fri entré på centralmuseerna ”sätter standard”, d v s att den vanlige museibesökaren i framtiden förväntar sig att det ska vara gratis att gå på museum. Detta är förödande för de små, oftast ideellt drivna, arbetslivsmuseerna, som också järnvägens och spårvägens museiverksamheter tillhör. Dessa museer behöver sina entréintäkter och riskerar att få uppleva konflikter med besökarna i entrékassorna. Mycket av verksamheten består dessutom av framförande av museitåg, på egna banor (museibanor) eller på statens spår, och där är beroende av biljettintäkterna ännu större.

### 3.4 **Betänkandets avsnitt 4.1 *Museipolitiska utredningar sedan 1960-talet***

Även museijärnvägarna och övrig järnvägmuseal verksamhet har utretts i en statlig utredning 1978/79. Denna lämnade betänkandet *Museijärnvägar* (SOU 1979:18). Resultat av utredningen blev, förutom att museijärnvägarna och även övrig järnvägmuseal verksamhet uppmärksammades av samhället, ett riktat projektbidrag till museijärnvägar om 0,25 MSEK per år från 1980-07-01 (SFS 1980:289). Bidraget administrerades av *Statens Kulturråd* med stöd av en referensgrupp med deltagande från bl a riksorganisationerna och det nationella museet Sveriges Järnvägsmuseum. Bidraget förändrades något 1984 (ny förordning SFS 1984:579) och kompletterades dessutom med ett liknande projektbidrag för arbetslivsmuseer (SFS 1984:460), också på 0,25 MSEK per år. Efter några år slogs dessa båda bidrag ihop till en gemensam pott om 0,5 MSEK per år, dock fortsatt med separata bidragsförordningar. Dessa båda bidragsförordningar upphävdes 2001-01-01, men enligt vår minnesbild förekom ingen utdelning av dessa bidrag de sista åren. 2001-01-01 uppstod så det ny arbetslivsmuseibidraget – mer om detta i vår punkt 3.26 nedan.

### 3.5 **Betänkandets avsnitt 4.4 *Kärnverksamhet – ”för lite och för sakta”***

Mycket av den järnvägs- och spårvägshistoriska forskningen är amatörforskning – denna är ganska omfattande och leder bl a till utgivning av många böcker (stora förlag i sammanhanget är *Frank Stenvalls Förlag*, JHRF-medlemmen *Svenska Järnvägsklubben* och *Trafik-Nostalgiska Förlaget*). Järnvägsforskarna använder sig flitigt av arkiv och museer – samverkan med Sveriges Järnvägsmuseum är särskilt omfattande. JHRF-medlemmen och stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum *Järnvägsmusei Vänner* har en nyckelroll, både genom att regelbundet (två gånger per år) kalla till forskarträffar på Sveriges Järnvägsmuseum, där amatörforskarna möter forskningsprofessionen hos museet, och tillhandahållandet av internetforat *Järnvägshistoriskt Forum*, där en mängd debatter, frågor och svar hanteras dygnet om.

MRO har tagit hand om genusperspektivet genom en sedan några år etablerad *Tjejgrupp*. Denna arbetar med att skapa nätverk mellan aktiva kvinnor vid museibanorna, uppmuntrar kvinnor att delta i de traditionellt manliga verksamheterna på banorna, som trafik och maskin, samt har några år delat ut bidrag – som föreningarna fått söka - till riktade kvinnoaktiviteter vid banorna. Ett exempel på en regelbunden kvinnoaktivitet är kvinnotrafikdagen vid *Östra Södermanlands Järnväg*, då samtliga funktioner i säkerhetstjänst – lokförare, eldare, tågklarare och tågbefälhavare – är kvinnlig personal.

### **3.6 Betänkandets avsnitt 4.6 *Nationellt ansvar – ”Stockholmsdominans”***

Museibanor och järnvägmuseer finns, liksom övriga arbetslivsmuseer, ofta i glesbygd. Förklaringen är enkel: Bevarandet av anläggningar och rullande materiel är yrkrävande och har oftast svårt att konkurrera om marken i storstadsområden med sina höga markpriser och stora tryck på alternativ användning av gammal järnvägsmark. Dessutom når denna museiverksamhet ofta andra grupper av besökare än de traditionella museibesökarna, som män och barnfamiljer.

### **3.7 Betänkandets avsnitt 4.7 *Samverkan – ”outnyttjad potential”***

Riksorganisationerna JHRF och MRO samt ArbetSam fungerar också som samverkansorgan inom denna sektor. Dessutom finns det organiserat samarbete med närliggande sektorer genom Transporthistoriskt Nätverk, se vår punkt 3.3. Exempel på samverkan är säkerhetsseminarier som såväl JHRF som MRO anordnar, en gemensam utbildningsorganisation, som JHRF har etablerat samt ArbetSams omfattande utbud av kurser i olika ämnen.

### **3.8 Betänkandets avsnitt 5.5.1 *Förslag om en koordinatorsfunktion***

JHRF och MRO föreslår att t ex Arbetets museum ges en motsvarande medelstilldelning som Riksförbundet Sveriges museer för att kunna ha en förstärkt samordningsfunktion för det rörliga kulturarvet och de över 1 400 arbetslivsmuseerna. T ex skulle det treåriga projekt för utbildningssamordning som pågår på museet kunna permanentas.

### **3.9 Betänkandets avsnitt 5.5.4 *Särskild samordning av digitalisering***

Inom Sveriges Järnvägmuseum pågår, med stöd av vänföreningen Järnvägmusei Vänner, ett omfattande digitaliseringsprojekt genom ett lyckat FAS 3-projekt där hundratusentals fotografier, ritningar m m skannas och dokumenteras. Resultatet läggs ut publikt på nätet i *Samlingsportalen*. Via bl a nätforumet Järnvägshistoriskt Forum (se vår punkt 3.5 ovan) debatteras denna information intensivt och kommenteringar och korrigeringar av uppgifterna om motiv, plats och tidpunkt kommer fram. Svenska Spårvägssällskapet håller i egen regi på med ett liknande projekt med att skanna många tusen spårvagnsritningar.

### **3.10 Betänkandets avsnitt 7.3 *Samverkan i olika former med andra aktörer***

Samverkan mellan riksorganisationerna JHRF och MRO och det nationella museet Sveriges Järnvägmuseum förekommer, men kan gärna utvidgas. T ex har gemensamma branschseminarier ägt rum hos Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. Ett tydligt uppdrag till museet att samverka med den ideella sektorn i allmänhet och dess riksorganisationer i synnerhet skulle underlätta samverkan.

En enkel samverkan mellan det allmänna museiväsendet och det rörliga kulturarvet inklusive arbetslivsmuseerna vore att utbyta och exponera varandras broschyrer så att ännu fler ser vilka möjligheter till intressanta besök som finns. Särskilt angeläget är det att det allmänna museiväsendet hjälper till att sprida de nationella samlingsbroshyrerna om järnvägens, ångbåtarnas, motorhistoriens och arbetslivsmuseernas besöksmål, något man är mycket dålig på för närvarande.

Flera museibanor har tidigare haft en omfattande beställningstrafik för skolor och daghem, oftast koncentrerad till speciella gruppreseveckor under sen vår (maj). Denna verksamhet har så gott som upphört, även om man fortsatt ser en stor potential för samverkan med skolor. Problemet är nu att skolorna inte själva har råd med resorna till och på museibanorna och inte heller får låta föräldrar och elever hjälpa till med kostnaderna – resultatet blir att besöken utanför skolorna försvinner, åtminstone om dessa är förenade med kostnader. I stället har några museibanor nu fortsatt framgång med sina gruppreseveckor – för pensionärsgrupper...

### **3.11 Betänkandets avsnitt 7.4 Tvärsektoriella perspektiv och besöksutveckling**

Besök vid museibanor och på museitågsverksamheten på statens spår handlar oftast om resor med tågen, även om det också ofta finns museer och utställningar att besöka på anläggningarna. Besöken finns numera med i den officiella museistatistiken och *Kulturanalys* har medgivit att resenärerna på museitågen ska räknas som besökare i statistiken.

### **3.12 Betänkandets avsnitt 9.1.1 Museiinstitutionernas utveckling**

Under senare delen av 1900-talet formligen exploderade utvecklingen av bevarandeverksamheter inom arbetsliv och rörligt kulturarv inklusive järnväg med en mängd nya museer och andra bevarandeverksamheter. På senare år synes utvecklingen ha stagnerat och det har t o m lagts ner verksamheter. Bevarandet av järnvägens och spårvägens kulturarv har många former: museibanor, museer och utfärdsverksamhet på statens spåranläggningar, ofta i olika former av kombinationer. Även de som ”bara” bedriver utfärdsverksamhet med museitåg på statens spår behöver depåområden för att förvara sina fordon, men möjligheten att besöka dessa och formerna för besöken – annonserat öppethållande eller endast på förfrågan – varierar. Liksom industrinedläggningar har fungerat pådrivande för bildandet av arbetslivsmuseer har nedläggningar av banor fungerat pådrivande för olika former av järnvägsbevarande.

En enklare form av järnvägsbevarande är etablerandet av cykeldressinuthyrning på nedlagda järnvägssträckor. Detta, som först i världen introducerades på en nedlagd del av Inlandsbanan (Oforsen–Tretjärn) för ca 35 år sedan, har blivit mycket populärt bland turister och bedrivs av både föreningar, småföretag och kommuner. I en del fall kombineras denna verksamhet med museitåg på museibanor, dock med skilda dagar och/eller sträckor för dressinerna och museitågen. Även kombination med museiverksamhet förekommer. I de fall ingen tågtrafik förekommer på dressinuthyrningssträckorna leder denna verksamhet i varje fall till bevarande av själva banan.

### **3.13 Betänkandets avsnitt 9.1.2 Heterogenitet – mångfald och samhörighet**

Mångfald kan också ses kvantitativt: 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 besökarna. Dessa diskussioner är i högsta grad aktuell bland det museitågens och det övriga rörliga kulturarvets aktörer och då särskilt föreningar och enskilda.

En möjlighet för sektorn att bidra till integration och samtidigt få viktiga fordonsrestaureringsprojekt genomförda har öppnats genom ett projekt som *Rotary driver i Nätverket för Migration* tillsammans med *Migrationsverket* och *Arbetsförmedlingen*. Inom projektets ram är det tänkt att starta en mängd renoveringsprojekt där duktiga invandrade hantverkare får arbete, praktik och möjlighet att lära sig yrkesvenska – ett pilotprojekt har startat i Norrköping med renovering av en spårvagn.

### **3.14 Betänkandets avsnitt 9.1.3 Historiebruk och breddat deltagande**

Föreningsmedlemmar och enskilda fungerar ofta som bevarandets ”spjutspetsar” – man ser vad som är på väg att gå ur bruk i samtiden och därmed på väg att bli ett kulturarv värt att bevara. Kanske är detta den ideella sektorns främsta bidrag till bevarandet av kulturarvet medan det allmänna museiväsendet får stå för månghundraåriga bevarandeperspektiven.

### **3.15 Betänkandets avsnitt 9.1.4 Hållbar utveckling och nya kopplingar**

Järnvägens och det övriga rörliga kulturarvet genererar kopplingar mellan kultur och teknik, ökar förståelsen för betydelsen av teknisk kunskap och kan visa på en handfast teknik som lättare kan förstås av alla.

### **3.16 Betänkandets avsnitt 9.1.5 Den digitala utvecklingen**

Angående digitalisering av fotografier och ritningar, se vår punkt 3.9 ovan.



Det ovan i punkt 3.5 och 3.9 omnämnda nätforat *Järnvägshistoriskt Forum* och andra liknande, som *Postvagnen* (drivs av Svenska Järnvägsklubben) och *Forum* på Svenska Spårvägssällskapets hemsida, är flitigt besökta och har en intensiv debatt. Samtidigt suddar de också ut gränsen mellan att vara föreningsmedlem och att inte vara det eftersom forumdeltagandet inte kräver medlemskap (men däremot oftast att man registrerar sig som användare, vilket dock är avgiftsfritt).

### **3.17 Betänkandets avsnitt 9.1.6 *Urbanisering och internationalisering***

Bevarande av såväl järnvägens som övrigt rörligt kulturarv är utrymmeskrävande och förekommer därför mest i glesbygd, se vår punkt 3.6 ovan. Dessutom fungerar museibanorna och järnvägsmuseerna liksom övriga arbetslivsmuseer ofta som det dominerande besöksmålet i sitt geografiska område.

### **3.18 Betänkandets avsnitt 9.1.7 *Samlingscentrerad utveckling***

Föreningarna tillhandahåller kunskaps- och bruksvärden genom sin möjlighet att levandegöra kulturarvet, jämför vår punkt 3.13 ovan. I vissa fall bevaras udda och kanske inte så representativa fordon för möjligheten att berätta en intressant historia om dem – de tillför alltså något till anläggningen som besöksmål.

### **3.19 Betänkandets avsnitt 9.2.1 *Museiföreträdarnas uppfattningar***

JHRF och MRO önskar uppmärksamma att ArbetSam deltar i Transporthistoriskt Nätverk (ThN), se vår punkt 3.3 ovan. Förbunden är dessutom själva medlemmar i ArbetSam liksom flera av förbundens medlemmar.

### **3.20 Betänkandets avsnitt 10.1 *Historisk förändring men återkommande frågor***

Angående längtan efter ny publik och fri-entré-reformen, se vår punkt 3.3 ovan.

Det förs ofta en debatt om motsättningen mellan historiskt korrekt bevarande och vad som fungerar publikt där synpunkten att det bara är de närmast insatta, oftast ”nördarna”, som uppskattar historiskt korrekta detaljer som t ex målning och fordonsmärkning. Men den motsatta synpunkten, att ett historiskt korrekt utförande också kan uppskattas och ge anläggningen mervärden, särskilt när detaljerna förklaras för besökarna, framförs också.

### **3.21 Betänkandets avsnitt 10.3.5 *Kunskapsuppbyggnad av hög kvalitet***

Som redan framförts (se vår punkt 3.5 ovan) är mycket av järnvägs- och spårvägs-historiska forskningen amatörforskning. Det allmänna museiväsendet kan bidra till denna, bl a genom generösa öppettider till samlingar, bibliotek och arkiv och särskilt då amatörforskarna har tid, d v s på kvällar och helger.

### **3.22 Betänkandets avsnitt 10.3.6 *En aktiv samlingsförvaltning***

JHRF och MRO ser positivt på tydligare möjligheter för det allmänna museiväsendet att överlåta föremål ur samlingarna och hoppas att förbundens medlemmar och övriga aktörer inom det rörliga kulturarvet också ska kunna komma i fråga för överlåtande av övertaliga föremål. Föreningarna har oftast helt andra möjligheter än det allmänna museiväsendet att levande det rörliga kulturarvet, d v s att visa det i rörligt tillstånd. Givetvis kan det innebära risk för förbrukning – jämför vår punkt 3.13 ovan.

### **3.23 Betänkandets avsnitt 10.3.7 *Statliga museer ska nå hela landet***

Samverkan med det allmänna museiväsendet, t ex Sveriges Järnvägmuseum, och föreningarna, särskilt om evenemang, förekommer redan inom järnvägs- och spårvägs-kulturarvssektorn, men kan gärna utvidgas.

### **3.24 Betänkandets avsnitt 10.3.8 *Alla museer ska samverka***

Förbunden framhåller att samverkan gärna också ska ske med museiverksamhet utanför det allmänna museiväsendet, särskilt informationssamverkan. Se också vår punkt 3.10 ovan om broschysamverkan.

### **3.25 Betänkandets avsnitt 10.5 *Inrätta en ny myndighet för museifrågor***

JHRF och MRO vill varna för risken med lokalisering av den nya myndigheten på en helt annan plats än de myndigheter den ska ta över områden från – sådant leder erfarenhetsmässigt till kompetens- och erfarenhetstapp som det kan ta årtal att komma ifatt.

### **3.26 Betänkandets avsnitt 10.5.2 *Fördela statsbidrag inom museisektorn***

Förbunden ser positivt på att en dedikerad museimyndighet tar hand om bidragsfördelningen inom museisektorn, men önskar peka på några enskildheter.

Som vi läser förslaget till nytt bidrag för samverkansprojekt inom museisektorn så finns det inget uttryckligt förbud mot att även museer utanför det allmänna museiväsendet deltar i bidragsberättigade samverkansprojekt, såvida också minst två museer inom det allmänna museiväsendet deltar. Förbunden ser positivt på denna utvidgade möjlighet till samverkansprojekt.

I all text om den nya myndighetens bidragsfördelning saknar JHRF och MRO ett bidrag som nu utdelas av Riksantikvarieämbetet, *statsbidraget till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108). Är avsikten att den nya myndigheten ska ta över även detta bidrag ska det framgå av instruktioner m m, ska det vara kvar hos Riksantikvarieämbetet är det bra – det förbunden vill försäkra sig om att detta bidrag inte faller mellan stolarna och försvinner. Detta bidrag är mycket värdefullt för JHRF och MRO liksom övriga riksorganisationer inom det rörliga kulturarvet och bör snarare utvidgas från dagens 4,5 MSEK eftersom ett ökande antal mottagare inneburit att beloppen succesivt minskat för de som får bidragen. Vid senaste ansökningsomgången (2016) söktes bidrag om tillsammans 10,2 MSEK.

Ett annat bidrag, som däremot omnämns, är projektbidraget till arbetslivsmuseer, som tillkom som ett försök 2001 (SFS 2000:1078), förlängdes 2002 (SFS 2002:644) och permanentades från 2003 (SFS 2002:920). Bidraget var från början 4 MSEK/år, ökades efter ett antal år till 6 MSEK/år (med avsikten att de extra 2 MSEK:en skulle användas till ett fåtal större projekt) och höjdes från med årets bidragsomgång till 8 MSEK. Runt 300 museer m fl söker varje år, ca 70 får bidrag och detta är ett bidrag som ger mycket stora effekter i förhållande till tilldelade medel eftersom mycket av arbetet sker ideellt – det är framförallt materialkostnader som ersätts. Arbetet driver sedan ett antal frågor att detta bidrag ska höjas till minst 10 MSEK/år, bl a för att kompensera de små, oftast ideellt drivna, museerna för effekten av centralmuseernas fria entré, något som JHRF och MRO stöder.

### **3.27 Betänkandets avsnitt 10.5.5 Statistik och omvärldsbevakning**

JHRF och MRO önskar särskilt framhålla att det är viktigt att arbetslivsmuseernas deltagande i museistatistiken inte tappas vid flytt av verksamheten från *Kulturanalys!*

### **3.28 Betänkandets avsnitt 10.6.1 Anslag och avgiftsinkomster**

Angående möjlig konkurrens från museibutikerna, se vår punkt 3.30 nedan.

### **3.29 Betänkandets avsnitt 11.1 Ekonomiska konsekvenser**

Förbunden vill på nytt framhålla riskerna vid omorganisationer, se vår punkt 3.25 ovan.

### **3.30 Betänkandets avsnitt 11.2 Konsekvenser enligt 15 § kommittéförordningen**

Angående små företags konkurrensförmåga önskar JHRF och MRO framföra att inom järnvägs- och spårvägsområdet är bokförsäljning en stor sak, men det är praktiken ett fåtal förlag (jfr vår punkt 3.5 ovan) som står för framställningen av böcker och dessa säljs av såväl museibutiker, föreningarnas försäljningsavdelningar som småföretag – dessa konkurrerar således i praktiken med varandra.



Datum  
2016-03-16

Vår referens

Sida  
12(12)

För JHRF

För MRO

Jonas Svartlok  
Ordförande

Per Englund  
Ordförande