



Kulturdepartementet
Enheten för kultur och kulturmiljö
103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende *Kultursamhället – utvecklad samverkan mellan stat, region och kommun (SOU 2023:58)*

1 Sammanfattning

Transporthistoriskt Nätverk (hädanefter ThN) lämnar i detta remissvar kommentarer till och synpunkter på utredningens betänkande utifrån hur rörligt och industriellt kulturarv kan vara med i kultursamverkansmodellen. ThN undrar hur kravet på professionell grund i förordningsförslagets § 5 rimmar med att civilsamhället ska omfattas. Den regionala organisationsnivån saknas till stor del för rörligt och industriellt kulturarv – endast två regionala organisationer är kända. Det rörliga kulturarvet kan företrädas av ArbetSam i Ideell kulturallians.

Bidrag erhålls från såväl Kulturrådet som Riksantikvarieämbetet till föreningar och riksorganisationer, dock mest från den senare. Ett utlovad dedikerat projektbidrag om 1 MSEK till historiska transportmedel fanns 2020 och 2021 men dedikeringen försvann från 2022, varefter medlen kan sökas av alla som håller på med ideellt kulturarv. Lagskydd för rörligt kulturarv utreddes av Riksantikvarieämbetet, men har ännu inte genomförts – se också nedan.

Det rörliga och industriella kulturarvet är till stor del organiserat som ideella föreningar som endera själva bevarar kulturarv eller samlar enskilda som gör det. Det är problem för detta i huvudsak ideellt organiserade kulturarvet att ställa upp med personer för samrådsmöten särskilt på dagtid vardagar. Det industriella (inklusive det rörliga) kulturarvets bidrag till det omgivande samhället finns presenterat i rapporten *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe* (Rapport IP/B/TRAN/FWC/2010–006/Lot5/C1/ SC2, 2013, PE 495.840 EN). Detta beräknas till ca 90 000 MSEK för hela Europa och över 1 000 MSEK för Sverige. Det rörliga och industriella kulturarvet har i Sverige långt över 10 miljoner besökare per år. En utredning om det motorhistoriska kulturarvets påverkan på ekonomin pågår.

Rörligt och industriellt kulturarv finns, bl a p g a att det är utrymmeskrävande, till stor del i glesbygd. Där expanderar det dock och ger bygden besöksmål och stundtals också betald sysselsättning. Nätverket ser positivt på att inte allt för mycket bidragsgivning inordnas i kultursamverkansmodellen – bl a RAÄ sköter sin bidragsgivning till ideellt kulturarvsarbete på ett utmärkt sätt.

ThN ser fördelar med möjlighet till (geografiskt) gränsöverskridande – att vissa anläggningar och verksamheter för bevarande av rörligt kulturarv befinner sig inom mer än en kommun och/eller region, Nätverket framhåller behovet av hänsyn till historiska färdmedel i reglering och vid uttag av avgifter. Fri entré på större museer kan upplevas frustrerande för de mindre museerna, som behöver sina entréavgifter. En motsvarighet till brittiska National Trust skulle vara välkommen, särskilt för framtidens bevarande av nutidens enorma anläggningar.

För det rörliga kulturarvet är avsaknaden av lagskydd ett problem genom att den lagstiftning och de regler som tas fram avsedda för moderna transportmedel ofta inte har undantag för historiska transportmedel. Riksantikvarieämbetet (hädanefter RAÄ) har utrett detta och föreslår i sin rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL) införandet av en hänsynsregel för rörligt kulturarv i kulturmiljölagstiftningen. I föregående budgetproposition (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, avsnitt 10.3 sista stycket) meddelades dock att uppdraget från riksdagen till regeringen är slutbehandlat – utan att någon hänsynslagstiftning remitterades – detta trots att den dåvarande borgerliga oppositionen var kritiska till att regeringen inte skickade ut rapporten på remiss.

I stället fick RAÄ i sitt regleringsbrev för 2020 ett nytt uppdrag att – tillsammans med bland annat ThN – verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om rörligt kulturarv för att främja dettas bevarande. Uppdraget är nu slutredovisat i rapporten *Historiska transportmedel* (RAÄ-2020-503-5). Där framgår bl a att RAÄ nu börjar användas som remissinstans där remitterande myndigheter hanterar ärenden rörande historiska transportmedels kulturhistoriska värde. Nätverket anser dock att ett stärkt lagskydd för rörligt kulturarv är nödvändigt för att säkra att historiska transportmedel och därtill knutna företeelser inte för evigt går förlorade.

2 Synpunkter

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) lämnar i detta remissvar ett antal kommentarer till och synpunkter på utredningens betänkande utifrån hur det rörliga och industriella kulturarvet, d v s historiska transportmedel – fartyg, järnväg, luftfartyg och vägfordon – kan vara med i kultursamverkansmodellen och hur områdets verksamhet i stort drabbas av eller bidrar till olika företeelser i det omgivande samhället.

2.1 **Betänkandets avsnitt 1.2 Förslag till förordning om statsbidrag till kulturverksamhet i samverkan**

ThN undrar hur bestämmelsen i § 5 att ”Statsbidraget ska användas för verksamhet på *professionell* grund inom följande områden ...” (vår kursivering) förhåller sig till att det på flera ställen i betänkandet tala om medverkan från civilsamhället, ideella insatser o s v? Med en sådan formulering verkar ideell verksamhet utesluten från möjlighet att få dessa statsbidrag...

2.2 **Betänkandets avsnitt 3.2 Utredningar, utvärderingar och rapporter**

Ett problem som utredningen lyfter är frånvaron av representanter på regional nivå från civilsamhället. Detta gäller också det rörliga och industriella kulturarvets organisationsliv där det såvitt bekant bara finns regionala organisationer för region Västra Götaland (*Nätverket Arbetslivsmuseer i Väst, NAV*) och *Maritimt i Väst* samt region Jämtland/Härjedalen (*Forum för Industrihistoria i Jämtlands län, FFIJ*). Antingen behöver en regional organisationsstruktur byggas upp eller också får någon resursstark organisation per region pekas ut för att företräda regionens föreningar m fl för att kunna delta i kultursamverkansmodellen.

2.3 **Betänkandets avsnitt 4.1 Statsbidrag som fördelas i samverkansmodellen**

Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, som ingår i nätverket, är med i Ideell kulturallians och nätverket kan på det sättet göra inspel från det rörliga kulturarvet del av det civila samhället och få återrapportering.

2.4 **Betänkandets avsnitt 4.4 Särskilda statsbidrag till det fria kulturlivet**

Kulturrådets bidrag till Centrala amatörkulturorganisationer söks bara i begränsad omfattning av nätverkets medlemmar – här kan det finnas potential för fler sökande. Det kan i sammanhanget nämnas att när Kulturrådet delade ut pandemistöden var det visserligen få inom det rörliga och industriella kulturarvet som sökte dessa bidrag, men för de sökande, särskilt inom järnvägsområdet, var utfallet gott. Ansökningshandlingarna var dock inte till helt anpassade hur det rörliga kulturarvets verksamheter fungerar.

Riksantikvarieämbetes stöd till ideella (central)organisationer inom kulturmiljöområdet har inte räknats upp på flera år, vilket är ett problem då fler stödberättigade organisationer tillkommit och kostnaderna ökat.

Bidraget till ideellt kulturarvsarbete utökades till 17 MSEK 2020 med 1 MSEK dedikerad till historiska transportmedel som en del i den dåvarande regeringens svar på det tillkännagivande som riksdagen tidigare uttalat, se vår punkt 3 nedan:

”Vidare beslutade regeringen att Riksantikvarieämbetet under 2020 kan lämna bidrag om högst en miljon kronor till insatser som syftar till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.” (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, punkt 10.3 sista stycket)



I regleringsbrevet för Riksantikvarieämbetet för 2020 och 2021 fanns följande formulering med: *”Av anslagsposten kan lämnas bidrag om högst 1 000 000 kronor till insatser som syftar till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.”* (Regleringsbrev för budgetåret 2020 respektive 2021 avseende Riksantikvarieämbetet, punkt 4.1, 7:2 Bidrag till kulturmiljövård, anslagspost ap2.)

I regleringsbrevet för 2022 (Regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Riksantikvarieämbetet, punkt 4.1, 7:2 Bidrag till kulturmiljövård, anslagspost ap2.) försvann denna mening om särskild dedikering av 1 MSEK till historiska transportmedel – det totala anslaget till detta bidrag låg dock kvar på oförändrad nivå, d v s kunde nu användas till bidrag till allt kulturarvsarbete. Det har senare inte återförts och finns inte med i regleringsbrevet för 2024. ThN finner detta olyckligt, särskilt mot bakgrund av ett bidrag särskilt till historiska transportmedel skulle ses som en åtgärd i stället för det lagstöd man inte önskade införa.

2.5 Betänkandets avsnitt 4.6 *Nationell överblick och samordning*

Riksantikvarieämbetet utredde på regeringens uppdrag möjligheten till att lagskydd för rörligt kulturarv skulle inarbetas i kulturmiljölagen (1988:950), förordade det men sedan valde Kulturdepartementet att inte gå vidare med detta förslag – se vår punkt 2.4 ovan och punkt 3 nedan. Nätverket upplever dock fortsatt ett starkt behov av sådant lagskydd, bl a för att stödja myndigheter att ta hänsyn till rörligt kulturarv.

2.6 Betänkandets avsnitt 7.3 *Det fria kulturlivets organisationsformer*

Det rörliga och industriella kulturarvets bevarande sker till stor del via civilsamhället, i huvudsak organiserat som ideella föreningar. Föreningar kan endera hantera bevarandet själva eller organisera enskilda som bevarar transportmedel – den senare varianten är vanlig för vägfordon och båtar, den förra för järnvägsfordon och större fartyg. Se mer om detta i vår punkt 4 nedan.

För föreningarna finns nästan bara projektbidrag att få – se vår punkt 2.4 ovan. Riksorganisationerna, däremot, kan söka verksamhetsbidrag och gör det också – se vår punkt 2.4 ovan.

2.7 Betänkandets avsnitt 7.5 *Fria kulturlivet och kulturskaparna i modellen*

Som redan nämnts i vår punkt 2,2 ovan saknar det rörliga och industriella kulturarvet nästan helt en regional nivå i sitt organisationsliv, vilket försvårar möjligheten att delta i utformandet av regionala kultursamverkansplaner. Ett annat problem är att de flesta är ideellt engagerade på sin fritid – möjlighet att ställa upp på möten som äger rum på dagtid vardagar har oftast endast pensionärer (varav det dock finns många i områdets föreningar), personer med fria yrken och personer med oregelbundna arbetstider.

2.8 **Betänkandets avsnitt 7.6 *Andra viktiga delar av det fria kulturlivet***

I avsnittets del om kulturella och kreativa branscher nämns *turism*, och det är en viktig faktor för rörligt och industriellt kulturarv – även om detta kulturarv ofta inordnas inom transportbranschen, särskilt med avseende på lagstiftning, så tillhör det snarare besöksnäringen. Detta gäller både direkt och indirekt – anläggningarna i sig har många besökare men sedan genererar de i sin tur besök i butiker, matställen och hotell på orter där de finns.

För det industriehistoriska (inklusive det rörliga) kulturarvet har dess ekonomiska bidrag till 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 9 000 MEUR, d v s närmare 90 000 MSEK. För Sverige uppskattas enligt denna rapport motsvarande siffra vara ca 125 MEUR, d v s över 1 000 MSEK! Den särklassigt största delen kommer från museitågstrafik. Dock saknas aktiviteter inom väg-, flyg- och båtområdena i dessa siffror. I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv – till exempel museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtssturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år. I dessa siffror saknas dock de flesta publika evenemang då dessa inte rapporteras.

Museitågens europeiska organisation FEDECRAIL (*European Federation of Museum & Tourist Railways*) planerar att, inom det nya europeiska och internationella samarbetet för rörligt och industriellt kulturarv, *Working Industrial & Mobile Heritage*, WIMH, låta göra en ny motsvarande utredning för att få färskare och mer heltäckande siffror över dessa kulturarvs ekonomiska påverkan.

Inom det motorhistoriska området pågår en utredning om retromotorismens påverkan på den svenska ekonomin, både direkt och indirekt,

2.9 **Betänkandets avsnitt 8.1 *Staden och den byggda miljöns förvandling***

Bevarandet av rörligt och industriellt kulturarv är utrymmeskrävande – det är oftast stora färdmedel och anläggningar (till dem) som ska bevaras. Därför sker mycket av detta bevarande i glesbygd.

ThN noterar också att det finns ett intresse av att omvandla hamnområden till bostadsområden som påverkar den kulturhistoriska maritima verksamhetens möjligheter till hamnplatser.

2.10 Betänkandets avsnitt 8.3 *Förändringar i kulturlivets ekologi*

I glesbygden finns det många kvarlämnade industribyggnader, nedlagda järnvägar som kan utgöra underlag för att skapa en anläggning för bevarande av industriellt och/eller rörligt kulturarv. Detta innebär att det rörliga och industriella kulturarvet går mot trenden att alltmer koncentreras till (den större) staden och tvärtemot expanderar i glesbygd. Det ger också samtidigt glesbygden besöksmål och i en hel del fall också underlag för betald sysselsättning – jämför vår punkter 2.8 och 2.9 ovan.

2.11 Betänkandets avsnitt 9.1 *Det fria kulturlivet och kulturskaparna*

ThN tillstyrker att inte inordna för mycket av bidragsgivningen i kultursamverkansmodellen. Bl a Riksantikvarieämbetet har skaffat sig stor kompetens inom det ideella kulturarvet genom bidraget till ideellt kulturarvsarbete – se vår punkt 2.4 – och hanterar detta bidrag på ett utmärkt sätt. Dessutom ser nätverket möjligheten för den egna sektorn att komma in i kultursamverkansmodellen som utvidgade möjligheter till (behövliga) bidrag, inte att det ska ersätta redan befintliga bidrag.

2.12 Betänkandets avsnitt 9.2 *Regionernas och kommunernas roller*

Nätverket ser positivt för en mer gränsöverskridande bidragsgivning som inte är så beroende av nuvarande kommun- och regiongränser. Samtidigt så finns det i dag flera bidrag som hanteras på ett kompetent sätt av nationella aktörer som fortsatt bör hanteras av dessa, se vår punkt 2.11 ovan. Flera av det rörliga kulturarvets verksamheter sträcker sig över större områden, t ex museibanor och veteranfordonsklubbar som kan befinna sig i mer en kommun eller t o m region och museitågen på statens spår, som i vissa fall t o m har hela landet som operationsområde, även om man oftast har en depå (lokstall) i en viss kommun.

2.13 Betänkandets avsnitt 9.3 *En breddad modell med en ny anslagsstruktur*

Som framförts ovan i vår punkt 2.12 är det positivt möjlighet till (geografiskt) gränsöverskridande bidragsgivning införs eftersom verksamheterna inte alltid håller sig inom kommun- och/eller regiongränser.

2.14 Betänkandets avsnitt 10.1 *Vad krävs för ökad delaktighet?*

Nätverket ser stora möjligheter för bevarandet av det rörliga kulturarvet som just rörligt och att då bidra till samhällsutvecklingen. Men detta kräver möjlighet till anpassning till historiska färdmedel eller undantag från regleringar och avgifter, anpassade för dagens moderna färdmedel, se vår punkt 2.4 ovan och punkt 3 nedan.

2.15 Betänkandets avsnitt 10.5 *Andra frågor av betydelse*

Vad gäller delavsnittet *Kulturens finansiering* gäller för den omdebatterade frågan om entréavgifter till de större statliga museerna att det för de många små museer som finns inom det industriella och rörliga kulturarvet att man upplevt svårigheter att under tider med fri entré på de stora museerna motivera sina entréavgifter för besökarna. De medelstora museerna med anställd personal brukar tvärtom tycka det är bäst med fri entré – arbetet och kostnaderna med att hantera entréavgifterna är större än nyttan och intäkten...

En svensk motsvarighet till brittiska *National Trust* skulle vara mycket intressant för bevarandet av det industriella och rörliga kulturarvet. Särskilt gäller det om man tänker på det framtida bevarandet – dagens anläggningar och system är ofta enorma och kräver avsevärda resurser om ett bra bevarande ska åstadkommas.

2.16 Betänkandets avsnitt 12 *Författningskommentar*

ThN saknar ett avsnitt 12.2 med kommentarer till förordningsförslaget. Ett sådant avsnitt hade kanske haft svar på vår fråga i vår punkt 2.1...

3 Bakgrund

ThN önskar också framhålla att ett stort problem för det rörliga kulturarvet inte handlar om bristande bidragsmöjligheter, utan i stället handlar om bristande hänsyn till rörligt kulturarv i dagens regelverk, avsedda för dagens moderna transportmedel. I dag ställs inga krav på offentliga myndigheter i svensk lagstiftning eller i regleringsbrev att ta hänsyn till kulturarvsdimensionen i regelverk, tillämpning och praxis som berör det rörliga kulturarvet. Därmed saknas såväl mandat som incitament för våra myndigheter att agera för kulturarvets bästa. Återkommande sker det rent motsatta till nackdel och skada för kulturarvet såväl samlat som avseende enskilda transportmedel.

Riksantikvarieämbetet föreslår i sin rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL) införandet av en hänsynsregel för rörligt kulturarv (historiska transportmedel). Tyvärr har i budgetpropositionen för 2021 (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, punkt 10.3 sista stycket) regeringen meddelat att man anser att Riksdagens tillkännagivande, som resulterade i ovanstående rapport, nu är slutbehandlat. Detta görs utan att något förslag till hänsynslagstiftning för rörligt kulturarv lagts fram. ThN finner detta beklagligt, då det i RAÄ:s rapport framhålls att:

”Det finns därför ett behov av att i lag införa ett skydd för historiska transportmedel. Syftet med ett skydd i lag för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls.”
(RAÄ rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL), punkt 6.1, sid 44)



ThN:s allmänna syn är att många regler liksom tillämpningar, tillkomna för att reglera användningen av moderna transportmedel eller helt andra företeelser, till exempel export, förvaring och tekniska krav, får synnerligen negativa och kostnadsdrivande konsekvenser för äldre, av kulturarvsskäl bevarandevärda, transportmedel – jämför citatet från RAÄ rapport ovan.

Vidare är det också viktigt att framhålla att bevarandet av den *immateriella* dimensionen – en dimension som omfattas av UNESCO:s konvention om tryggheten av det immateriella kulturarvet (antagen av Sverige, se SÖ 2012:13) – i det rörliga kulturarvet kraftigt gynnas av mångfald, det vill säga att en förhållandevis stor mängd transportmedel bevaras och används så att kunskap om såväl handhavande som materialbevarande blir mer spridd genom ökad användning.

Dessutom är den järnväghistoriska europeiska organisationen FEDECRAIL och den motorhistoriska världsorganisationen FIVA s k Non-Governmental Organizations (NGO) med rådgivande status till FN:s ekonomiska och sociala råd, ECOSOC.

En förutsättning för ökad kunskap om olika aspekter av traditionell teknik är möjligheten att använda det transporthistoriska kulturarvet med sin äldre teknik. Detta tog regeringen fasta på då den i Riksantikvarieämbetets regleringsbrev för budgetåret 2020 angav att:

”Riksantikvarieämbetet ska i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, däribland Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd och Transporthistoriskt Nätverk, verka för ökad kunskap och kunskapspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv.”
(Regeringsbeslut 2019-12-19, Ku2019/01600/KL, Ku2019/01636/KL och Ku2019/02020/LS, punkt 3 Uppdrag, *Historiska transportmedel*, sid 4)

Uppdraget har slutredovisats i slutet av 2021 och i dess rapport framhålls bl a:

”En rad olika myndigheter på flera arenor arbetar med frågor som påverkar förutsättningarna för den fortsatta rörligheten hos äldre fordon och farkoster. De remissärenden som Riksantikvarieämbetet sedan 2019 tagit emot visar på den här komplexiteten. Det rör till exempel gynnande regler som Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartyg av kulturhistoriskt värde (TSFS 2021:44) och då Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen) begärde ett yttrande i ett mål som rör förbud att importera ett drygt 30 år gammalt fordon till Sverige från Norge eftersom Länsstyrelsen i Västra Götaland tidigare bedömt att bilen var avfall.

Att Riksantikvarieämbetet ombetts lämna ett antal yttranden innebär att den remitterande parten redan i ett inledande skede har tagit viss hänsyn till att historiska transportmedel är ett värdefullt kulturarv vilket kan ses som ett exempel på att det redan finns en ökad kunskap om det rörliga kulturarvets värde.”
(RAÄ rapport *Historiska transportmedel* (RAÄ-2020-503-5), punkt 2.3, sid 7)



ThN konstaterar här att det enligt rapporten redan är en lovande utveckling mot att det kulturhistoriska värdet av äldre transportmedel beaktas i större utsträckning och att remisser till Riksantikvarieämbetet, från bland annat Naturvårdsverket och Svea hovrätt, är en del av detta. Men ThN ser en klar risk för att denna utveckling stannar av eller t o m backar då ett helt avgörande skäl till remitterande var den samlade folkrörelsens gemensamma och skarpa reaktion då de importerade historiska vägfordonen och en fartygsångpanna under åren 2020 och 2021 bedömdes vara avfall. Det rörliga kulturavet bör därför få ett stärkt lagskydd så att myndigheterna kan fastställa undantag i, och annan praxis vid tillämpning av, regelverk för de historiska transportmedlen. Det stärkta lagskyddet är också nödvändigt för att säkra att historiska transportmedel och därtill knutna företeelser inte för evigt går förlorade.

Det kulturhistoriska bevarandearbetet som bedrivs av enskilda personer och föreningar kommer medborgarna och samhället till del genom två upplevelser som är nära förknippade med varandra. Man kan åka med på utfärder, vilket är vanligt förekommande när det gäller fartyg och spårburen trafik. Då är det vanligtvis en verksamhet som bedrivs av en förening som även äger föremålen.

Man kan också vara betraktaren av transportmedlen då man besöker till exempel träffar, utställningar, tävlingar, mässor, museer eller då de framförs var för sig på väg, till sjöss eller i luften. Då är det vanligtvis inte arrangören som äger föremålen. I stället är det då enskilda som väljer att delta vid dessa tillfällen med sitt historiska transportmedel och tillsammans skapar upplevelsen för besökaren.

Tillsammans utgör dessa båda aktiviteter ett viktigt inslag i den lokala besöksnäringen i hela landet.

4 Presentation

Transporthistoriskt Nätverk, sektion inom Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) och med signatur ThN, samlar (inklusive ArbetSam själv) 11 riksorganisationer inom det *rörliga kulturavet*. Nätverket bildades 2013 och fick sitt namn 2014, men initierades genom en mötesserie som startade 2012. Organisationerna företräder ett antal områden inom det rörliga kulturavet:

- Vägens kulturav – 3 organisationer (vägfordon, åkerier respektive hästvagnar)
- Järnvägens och spårvägens kulturav – 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, ofast statens, infrastruktur)
- Vattenvägarnas kulturav – 3 organisationer (ång- och segelfartyg samt ång-, segel- respektive fritidsbåtar)
- Luftfartens kulturav – 2 organisationer (luftfartyg, flygplan och helikoptrar)

- samt ”värdorganisationen” ArbetSam som samlar industrisamhällets kulturarv i stort.

Många av organisationerna är inriktade på kollektivt bevarande (i föreningsform) av kollektiva färdmedel, men andra har i stället inriktningen individuellt bevarande (enskilda personer) av individuella färdmedel. Dessa organisationer och deras individuella medlemmar (direktmedlemskap eller medlemskap via en förening tillhörande en riksorganisation) har det gemensamma att de ideellt verkar för att det rörliga kulturarvet inklusive dess tekniska dimension ska kunna såväl bevaras som användas och därmed visas upp som ett fungerande kulturarv i sin rätta kulturarvsmiljö – på väg, på räls, till sjöss och i luften.

Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	Föreningar/museer	Medlemmar
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	600 museer	167 000
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	20 föreningar	19 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	120 flygplan	1 200
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	32 föreningar	14 500
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	176 klubbar	100 859
Museibanornas Riksorganisation, MRO	29 föreningar	16 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	14 föreningar	5 100
Sveriges Segelfartygsförening, SSF	72 medlemsfartyg	14 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	500
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400
Total		354 059

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk

Helena Törnqvist
Ordförande i ThN styrgrupp och arbetslivsintendent Arbetets museum