

# Ansvar och utveckling

En långsiktig lösning för  
kulturhistoriskt värdefulla samlingar  
inom transportområdet

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	3
<b>1. Uppdraget</b>	
1.1 Uppdragsbeskrivning .....	11
1.2 Upplägg och arbetssätt .....	11
<b>2. Samlingar och museiverksamhet inom transportområdet</b> .....	13
2.1 Väg och järnväg hos Trafikverket .....	13
2.2 Civilflyg hos Luftfartsverket .....	22
2.3 Sjöfart och försvar inom självständiga myndigheter .....	24
2.4 Tekniska museet .....	27
2.5 Arbetslivsmuser och verksmuseer .....	28
2.6 Slutsatser .....	30
<b>3. Förutsättningar, regelverk och omvärldsanalys</b> .....	32
3.1 Vad styr museerna? .....	32
3.2 Internationell jämförelse .....	34
3.3 Vad är ett rimligt skydd för kulturarvet? .....	37
3.4 Hur bör kulturarvet användas på 2000-talet? .....	39
3.5 Slutsatser .....	40
<b>4. Trafikverkets förslag</b> .....	42
4.1 Överföring till Kulturdepartementet ger ett ökat skydd för samlingarna .....	42
4.2 Samlokalisering och koncentration ger kostnadseffektivitet ..	47
4.3 Investeringar i befintliga anläggningar ger långsiktigt skydd för kulturarvet och ett ökat tillgängliggörande .....	52
4.4 Anslagsöverföring, nytt anslag för flygsamlingen och medfinansiering ger stabilitet och potential för utveckling ...	57
4.5 Förutsättningar för utveckling, samverkan och Mervärden .....	60
<b>Referenser</b> .....	63

# Sammanfattning

## Utgångspunkter

### Trafikverket

Trafikverket, och tidigare Banverket, Vägverket och SJ, som har och har haft ansvar för relativt omfattande museiverksamhet har i takt med förändrade myndighetsuppdrag och nya strukturer inom staten tagit flera initiativ till att hitta en långsiktig lösning för kulturarvet inom ansvarsområdet. Interna utredningar har pekat på behov av verksamhetsutveckling och en tydligare styrning. Mindre förbättringar har kunnat åstadkommas men sedan det så kallade sektoransvaret tagits bort och anslaget för ändamålet minskat kraftigt är utveckling av museiverksamhet i enlighet med behoven inte längre möjlig inom ramen för nuvarande uppdrag.

I samband med bildandet av Trafikverket den 1 april 2010 sammanfördes Sveriges Järnvägsmuseum från Banverket och Vägverkets museum från Vägverket till en så kallad resultatenhet benämnd Trafikverkets museer. Den sammanlagda verksamhetsvolymen netto för museerna var under åren 2010 och 2011 drygt 40 mnkr. För att klara anslagsneddragningen genomfördes och beslutades om kraftiga effektiviseringar av Trafikverkets museer; Sveriges Järnvägsmuseums verksamhet i Ängelholm överfördes från 1 januari 2012 till Ängelholms kommun och under 2012 läggs Sveriges Vägsmuseums utställning i Borlänge ned för att sammanföras med verksamheten i Gävle. Effektiviseringen kommer på sikt att frigöra motsvarande ca 9 mnkr som kan användas för utveckling och bevarande.

Genom denna verksamhetskonzentration har förutsättningarna förbättrats för staten och Trafikverket att finna en långsiktig lösning för vården och tillgängliggörandet av kulturarvet från väg och järnväg i linje med hur statens kulturarv från andra områden hanteras.

### Luffartsverket

Luffartsverket har inte drivit museiverksamhet, men tillsammans med företag, föreningar för flygintresserade och Tekniska museet låg verket bakom bildandet av en stiftelse i avsikt att starta ett luffartsmuseum på Arlanda. Stiftelsen trädde i likvidation 2002 och flygsamlingen om 50 civila flygplan har kvarstått hos ägaren Luffartsverket och vårdats samt i mindre utsträckning visats av en ideell förening. I och med att Luffartsverket ombildades till LFV för att ansvara för framför allt flygtrafikledning finns inom nuvarande uppdrag inga förutsättningar alls för att driva museiverksamhet. Arlanda flygplats ägs av bolaget Swedavia och den byggnad som rymmer flygsamlingen avses användas för andra ändamål. Utrymning måste ske under 2012. Genom interndebitering har Swedavia stått för drift och underhåll av byggnaden, ca 0,7 mnkr per år, till och med detta år.

För staten, Luftfartsverket och för kulturavet från det civila flyget är en lösning för ny förvaring av samlingarna akut. Det är också önskvärt att hitta former för ett ökat tillgängliggörande. Samordning och planering med Trafikverkets behov för väg- och järnvägmuseerna är rationell och ändamålsenlig.

## **Samlingar och museiverksamhet inom transportområdet**

### **Statliga museer för sjöfart och militärhistoria**

När den centralt styrda museiverksamheten byggdes upp i Sverige från slutet av 1800-talet till mitten av 1900-talet låg det huvudsakliga fokus på att, med nationalistiska toner, bevara minnen av det gamla bondesamhället utifrån den snabba industriella revolutionen och den påtagliga samhällsförändringen. När det gäller transporter så kom det endast att bli sjöfarten som hanterades som ett nationellt kulturarv, efter riksdagsbeslut 1932 och inrättandet av Sjöhistoriska museet i Stockholm, och långt senare det militärhistoriska arvet, nu i Statens förvarshistoriska museer.

### **Järnvägmuseum – det första transportmuseet**

Statens Järnvägar (Kungliga järnvägsstyrelsen) var, strax efter sekelskiftet 1900, statens starkaste näring. Affärsverket tog redan 1915 initiativ till en egen museiverksamhet, Järnvägmuseum, för att befästa järnvägens stora betydelse för det moderna Sverige med en framgångsrik egen historia sedan 1850-talet. I och med att museet startades så tidigt och järnvägens status var så hög under första hälften av 1900-talet utvecklades samlingarna till att tillhöra världens främsta i sitt slag. Museet öppnades i SJ:s kontorslokaler på Vasagatan i Stockholm.

### **Tekniska museet – stiftelse för samverkan**

Bilismen och flyget ansågs långt in på 1900-talet vara högteknologi och utveckling och stod då snarare i ett motsatsförhållande till det agrara och folkliga kulturarv som visades på till exempel Skansen eller Nordiska museet. Tekniska museet bildades som förening 1923 och tog sig an uppgiften att bevara bland annat fordon som kunde representera uppfinningsrikedom, svenska konstruktioner och teknisk utveckling. Museet öppnade för publik på nuvarande plats 1938. Tio år senare bildades stiftelsen Tekniska museet av flera tunga aktörer i näringslivet, vetenskapsinstitutioner och intressegrupper.

### **Vägverkets museum**

Vägväsendet förstatislades 1944 och förvaltningen lades under Kungliga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (Vägverket från 1967) och i likhet med flera andra statliga verk startades en historieinriktad verksamhet med aktiv insamling av fordon och föremål som ledde till ett Vägverkets museum, som öppnades först i Malmköping 1985 och därefter i Borlänge 1991. En unik samling av Vägverkets entreprenadfordon har sedan 1980-talet förvarats i Kjula utanför Eskilstuna.

### **Luffartsverket planerar ett museum för civilflyg**

Tanken på att inrätta ett civilt flygmuseum väcktes inom Luffartsverket 1953. Bevarandet av det civila flyget sköttes av privatpersoner och föreningar, vilket ändå ledde till en tämligen omfattande samling som successivt lämnades över till Luffartsverket. Förvaltningen av samlingen sköttes av en intresseförening. Stiftelsen Aerospace som bildades 1995 drev ett museum med stöd av sponsormedel som dock upphörde när stiftelsen trädde i likvidation år 2002.

### **Militärflyget till ny myndighet**

På flygsidan utvecklades i anslutning till flygflottiljen F3 i Linköping en flyghistorisk verksamhet som togs om hand och utvecklades av flygvapnet för att senare tillsammans med Armémuseum införlivas i en ny museimyndighet, Statens försvarshistoriska museer under Kulturdepartementet.

### **Fler och nya aktörer för järnvägens och vägens kulturarv**

När järnvägens betydelse minskade från andra hälften av 1900-talet minskade också SJ:s intresse för museiverksamheten. 1970 utlokaliserades Järnvägs-museum till Gävle. Som en motreaktion mot det relativa ointresset startades en mångfald av ideella föreningar, järnvägs-museer och museibanor. De utgör i dag så kallade arbetslivsmuseer med stora samlingar. De ideella järnvägs-museerna är äldst och sammantaget störst bland arbetslivsmuseerna men det finns också ett antal för flyg och sjöfart. Ett antal bilmuseer drivs i privat regi. Flera flygmuseer drivs i föreningsform. I takt med nysatsningen på järnväg och efter delningen av Statens Järnvägar i SJ och Banverket öppnades 1998 ett infrastrukturmuseum, Banmuseet, i Ängelholm av Banverket. 2005 överfördes SJ:s museum till Banverket och 2010 sammanfördes slutligen Banverkets och Vägverkets museiverksamhet till Trafikverkets museer. Speciellt för Sveriges Järnvägs-museum är det trafiktillstånd som ger museet rätt att bedriva tågtrafik på hela statens spåranläggning.

## Behov av enhetlighet

Huvudmannaskap och resurser för statens transporthistoriska samlingar har alltså inget att göra med betydelse eller kvalitet utan är i princip orsakat av i vilket sammanhang verksamheten har tillkommit. Det är önskvärt att hitta former för en så stor enhetlighet som möjligt i hur museiverksamheten bedrivs för att optimera synergier, samhällsförankring och utvecklingspotential.

## Förutsättningar, regelverk och omvärldsanalys

### Lagar och museidefinition

Det finns ingen lag som styr museer. Lagen om kulturminnen är i stort sett begränsad till fornlämningar även om den säger att det är en nationell angelägenhet för alla att skydda och vårda vår kulturmiljö. Riksantikvarieämbetet ska enligt myndighetsinstruktionen leda och samordna nationens kulturarvsarbete. Myndighetens ambition är att utveckla samarbetet mellan museer och andra kulturarvsaktörer genom dialog och samarbeten. Vanligen använder svenska museer UNESCO-organet ICOM:s museidefinition som utgångspunkt för verksamheten. Den betonar en ickekommersiell hållning, långsiktighet, samhällsförankring och lustfyllt lärande. Som framgått ovan, bara av museer för transporterens kulturarv, är styrning och resurser ojämnt fördelade. Vid Trafikverket och Luftfartsverket finns en medvetenhet om ansvaret för kulturarvet men samtidigt saknas såväl definierat uppdrag som resurser.

### Internationell jämförelse

Överensstämmelsen mellan museer med samlingar från transportområdet, åtminstone inom Europa, är ganska stor. Det finns få museer för flera transportslag och de som finns har funnits länge. De stora tekniska museerna har samlingar av tidig transporthistoria. Järnvägsmuseerna är i allmänhet knutna på ett eller annat sätt till en statlig operatör eller infrastrukturförvaltare och på flera har stora satsningar gjorts under 2000-talet. De är också förhållandevis attraktiva som besöksmål. Vägsmuseerna är få, små och tämligen resurssvaga. De är koncentrerade runt Östersjöområdet och har en stark knytning till respektive lands vägverk. Ur besöksnäringens synvinkel är bilmuseer attraktiva. Dessa är i princip undantagslöst privata och samlingarna sätts sällan i sammanhang med ett samhällsutvecklingsperspektiv. Militärhistoriska flygmuseer är resursstarka och välbesökta. Större civila flygmuseer saknas medan flera framgångsrika museer finns som kombinerar militär- och civil flyghistoria.

### Ett rimligt skydd för kulturarvet

Då reglerna för förvaltningen av kulturarvet ger stort tolkningsutrymme är det viktigt att finna formerna för ett rimligt skydd till en hanterbar kostnad. Något

som är vanligt på special- och ämnesmuseer är att kunskapen om det egna området är mycket hög samtidigt som det finns en tendens till överskattning av föremålets betydelse för samhällsutvecklingen. Detta är påtagligt när det gäller både Trafikverkets och Luftfartsverkets samlingar. Bevarandeplaner, dokumentation och digitalisering är viktiga förutsättningar för att samlingarna ska vara relevanta. Trafikverket förordar följande delar för en ändamålsenlig verksamhet:

1. Ett tydligt uppdrag som innebär att uppgiften inte kan prioriteras ned för mer akuta insatser.
2. En grundläggande anslagsnivå som kan garanteras under många år som täcker verksamheten när det gäller skydd av kulturarvet, historiskt och samtida, och en del av kostnaden för att tillgängliggöra arvet fysiskt eller digitalt.
3. Fysiska anläggningar som är anpassade till uppgiften d.v.s. där anläggningarna är brandsäkra, klimatanpassade, arbetsmiljöanpassade och inbrottsskyddade.
4. Personal med verifierad kompetens att förvalta kulturarvet i form av vård och dokumentation men också expertkompetens för handhavande och brukande.
5. Fastställda insamlings- och gallringsplaner.

Förvaltningen av fastigheter för statliga museer varierar. Trafikverkets museer hyr byggnader internt inom Trafikverket till självkostnadshyra. Den organisatoriska strukturen där resultatenheterna, varav museerna är en, har interna avtal för köp av alla former av tjänster. Något som komplicerar bilden för järnvägsfastigheterna är de spår och den infrastruktur som kräver särskild kompetens och underhåll för trafiksäkerheten.

### **Förvaltning och tillgängliggörande för 2000-talet**

Samlingarna, de fysiska vittnesbörden, utgör en förutsättning för trovärdig kunskapsförmedling. Samtidigt måste museiverksamheten följa samhällsutvecklingen för att vara relevant. Förutsättningar och resurser måste finnas för att använda nya medier och tekniska lösningar, i synnerhet genom IT och Internet för relevans, dialog och utveckling. Museiverksamhet borde ha goda förutsättningar att som kollektiva erfarenhetsbanker användas för strategisk planering och samhällsutveckling.

Trafikverket har tillsammans med akademien, näringslivet och offentlig sektor tagit initiativ till ett koncept som kan ta till vara på de möjligheter som uppstår i mötet mellan forskning, produktutveckling, samhällsplanering och allmänhetens nyfikenhet. Projektet går under namnet Transport Science Center och representerar en intressant samarbets- och utvecklingsmöjlighet för transportmuseerna som därför skulle kunna bli arenor för lanseringar av nya produkter, idéer och tjänster och inte minst utgöra plattform för en kreativ medborgardialog.

## Trafikverkets förslag

### **Överföring till Kulturdepartementet med tydligt uppdrag från regeringen ger ökat skydd för samlingarna**

För att uppnå en ändamålsenlig hantering och utveckling av kulturarvet från transportområdet är det önskvärt med en så enhetlig styrning som möjligt. Det är då önskvärt att Trafikverkets museer och Luftfartsverkets samlingar förs över till Kulturdepartementets ansvarsområde för att drivas i lämplig myndighetsform. Tre alternativ förefaller vara möjliga:

- En ny myndighet, t.ex. benämnd Statens trafikmuseer
- Inordning under Statens maritima museer med nytt uppdrag och namn
- Förvaltning under avtal med Tekniska museet

Fördjupade underlag måste tas fram inför ett övertagande av en annan huvudman och en uppföljning bör göras för att kontrollera effekterna. Samverkansavtal bör tecknas med Trafikverket för förvaltning av fastigheter och infrastruktur för trafiksäkerhet. Oavsett lösning bör den nuvarande modellen för Trafikverkets museer som självständig resultatenhet vara förebild för hur den samlade verksamheten från Trafikverket och Luftfartsverket ska drivas vidare. Ett tydligt uppdrag från regeringen för förvaltning och tillgängliggörande av samlingarna är en förutsättning för långsiktighet och utvecklingsmöjligheter. Det förefaller lämpligt att även ge ett utvidgat uppdrag att stödja arbetslivsmuseer inom transportområdet.

### **Samlokalisering och koncentration ger kostnadseffektivitet**

Det är rationellt och önskvärt att fullfölja de samlokaliseringsplaner som redan finns för Trafikverkets museer. Samtidigt är det lämpligt att hålla samman den flyghistoriska samlingen där ett starkt engagemang finns från ideella krafter och där det finns utrymme för flyguppvisningar m.m. till en rimlig kostnad, gärna vid ett flygfält. Förvaltningen av kulturarvet från väg och järnväg får sitt säte i Gävle i ett "Sveriges trafikhistoriska arv". Arkiv, bibliotek och specialistkompetens kan då utvecklas på ett ställe och komma övriga verksamheter till del. Här finns också den järnvägshistoriska fordons- och föremålssamlingen kring vilken restaurerings- och konserveringskompetens kan vidareutvecklas. Förvaringen av stor del av den vägshistoriska samlingen av fordon och föremål kvarstår dock av ekonomiska och praktiska skäl i Kjula utanför Eskilstuna.

Publik verksamhet för väg och järnväg samordnas i Gävle i anslutning till det befintliga Sveriges Järnvägsmuseum. Möjligheter finns att utveckla denna till en arena för ett regionalt Transport Science Center i samverkan med externa aktörer både nationellt och regionalt. En dialog har påbörjats med Region Gävleborg, Landstinget Gävleborg och Gävle kommun.

Ett nationellt luftfartsmuseum öppnas på Skavsta flygplats i Nyköping. Skavsta flygplatsbolag AB erbjuder hyra av lämplig hangar med ett 15 årigt hyresavtal.



Goda förutsättningar finns för att stora delar av driften även fortsättningsvis kan skötas av en ideell intresseförening liksom att där finns intresse från flygbranschen, flygklustret på Skavsta, Nyköpings kommun och länsstyrelsen.

### **Investeringar i befintliga anläggningar ger långsiktigt skydd för kulturarvet och ett ökat tillgängliggörande**

Samtliga byggnader som huserar de berörda tranporthistoriska samlingarna är uppförda för andra ändamål än museiverksamhet och beträffande järnvägsbyggnaderna av hög ålder. Samtidigt är de på grund av storlek och kvalitet vid tiden för uppförandet mycket lämpliga för förvaring av i synnerhet fordon. Genom samlokalisering och den effektivisering som gjorts inom Trafikverkets museer så finns med bibehållna ekonomiska ramar goda förutsättningar att utveckla byggnadsbeståndet genom investeringar. Ändamålsenliga nya magasin, verkstäder och publika utrymmen kan byggas för knappt 100 mnkr (98,4 enligt kalkyl), vilket vid 5-20 års avskrivningar skulle ge en ökad årskostnad på drygt 8 mnkr. Detta inryms inom besparingen från avvecklingen av de publika verksamheterna i Ängelholm och Borlänge, ca 9 mnkr.

Det kan konstateras att det finns ett ackumulerat eftersatt underhåll av byggnader och järnvägsspår i Gävle. Det är rimligt att detta hanteras i särskild ordning. Det är framför allt nödvändigt att bristerna åtgärdas innan ett eventuellt byte av huvudman genomförs. De fastigheter som används för Trafikverkets museer bör tills vidare förvaltas vidare i Trafikverket och hyras ut till självkostnad. När Statens fastighetsverks nya roll är fullt utvecklad bör det övervägas om en överföring till detta verk.

Hyra av hangar för flygsamlingen bör kompletteras med investeringar för personalutrymmen och lokaler för publik verksamhet. Dessa investeringar måste göras i samråd med fastighetsägaren.

### **Anslagsöverföring från Trafikverket, nytt anslag för ett luftfartsmuseum och medfinansiering ger stabilitet och potential för utveckling**

För att långsiktigt säkerställa skydd för kulturarvet krävs en trygg och stabil finansiering. För relevans och utveckling av samlingarna är det viktigt att samlingarna används och sätts i ett sammanhang. Det kan tillgodoses genom den publika verksamheten men kanske framför allt genom samverkan med andra aktörer. Om attraktionskraften är hög finns förutsättningar för medfinansiering av arrangemang, projekt och vidareutveckling i kreativa processer.

Trafikverket förordar ett årligt anslag för väg- och järnväg på 40 mnkr som överförs permanent från Trafikverket till en ny huvudman för i första hand förvaltning av kulturarvet och en basnivå för publik verksamhet. Luftfartsverket föreslår ett nytt årligt anslag på 7 mnkr för ett luftfartsmuseum. Engångsinsatser behövs för att åtgärda befintliga järnvägsspår till trafiksäker nivå samt flytt av Luftfartsverkets samlingar från Arlanda till ny lokalisering.

Erfarenheter från inte minst järnvägssektorn med små vinstmarginaler för tågoperatörerna visar att förutsättningarna för sponsring inte är gynnsamma. En möjlig väg som borde utredas vidare vore en kulturarvsavgift för nyttjare av ett blivande kulturarv. Utifrån kulturminneslagens lydelse att ansvaret för kulturarvet delas av alla skulle en sådan avgift vara både ändamålsenlig och rättvis. Den som brukar anläggningen bär sin del av kostnaden för dess kulturarv. Ovan nämnda anslag från Trafikverket kan i sådant fall omvandlas till en avgift.

### **Förutsättningar för utveckling, samverkan och mervärden**

Utifrån ett långsiktigt statligt ansvarstagande och ändamålsenlig utveckling genom förbättrad styrning och finansiering uppnås en betydligt höjd attraktionskraft, vilket också ökar förutsättningarna för samverkan med fler intressenter. Positiva dialoger har påbörjats med regionala aktörer där museiverksamheten finns eller planeras. Det gäller bland annat utveckling av ett besökscenter med vidgade perspektiv i Gävle och marknadsföringsstöd i Nyköping. De väghistoriska samlingarna i Kjula bör vara intressanta för arrangemang eller varaktig verksamhet i samverkan med närliggande museer, intresseföreningar och Eskilstuna kommun. Avsiktsförklaringar bör tas fram och prioriteras.

En samlad verksamhet för kulturarvet från transportområdet bör vara en utmärkt aktör för aktiv samverkan med ideella transportmuseer, så kallade arbetslivsmuseer. Redan i dag utförs åtskilliga årsverken på Sveriges järnvägmuseum och Luftfartsverkets samlingar av vänföreningar till respektive verksamhet. På så vis skapas också mervärden som kommer fler till del. I enlighet med de statliga stöd som delas ut av Statens maritima museer och Statens försvarshistoriska museer för bevarande och drift av museer skulle något liknande kunna införas för arbetslivsmuseer för järnväg, väg och civilt flyg.

Av särskilt intresse är Tekniska museets samlingar av tidiga vägtrafikfordon och flyg. Tekniska museet är en alternativ huvudman för de berörda verksamheterna. Vid en annan lösning är det angeläget med ett samverkansavtal mellan museiverksamheterna kring de transporthistoriska samlingarna. Tekniska museets, Trafikverkets och Luftfartsverkets samlingar utgör unika resurser för att sätta transporterens historia i ett större sammanhang. En eller flera regionala samverkansarenor för ett nationellt Transport Science Center med framtidsfokus, baserat på ett och ett halvt sekels erfarenheter och ständiga förbättringar av infrastruktur och transporter, kan bli attraktiva och effektiva mötesplatser för näringslivet, akademi och det offentliga som också bidrar till ett väl fungerande samhälle för dess medborgare.

# 1. Uppdraget

## 1.1 Uppdragsbeskrivning

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att föreslå riktlinjer, finansiering och former för långsiktig förvaltning samt tillgängliggörande av kulturhistoriskt värdefulla samlingar inom transportområdet. I uppdraget har även ingått att ge förslag angående huvudmannaskap och finansiering samt samarbetsmöjligheter och samfinansiering. Vid genomförandet ska Trafikverket samråda med Luftfartsverket, Riksantikvarieämbetet och Tekniska museet. Uppdraget gavs åt Trafikverket den 16 februari att redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 15 april 2012.

## 1.2 Upplägg och arbetssätt

Trafikverket och tidigare Banverket och Vägverket har under åren 2009-2011 anlitat extern specialistkompetens för utredningar om behov, utveckling och organisation. Förra chefen för Tekniska museet, Anne Louise Kemdal, utredde ändamålsenlig förvaltning av järnvägens kulturarv och utveckling av verksamheten åt Banverket 2009 och motsvarande för Vägverket året därpå inför bildandet av Trafikverket. I december 2011 färdigställde hon för Trafikverket och Luftfartsverket ett underlag för en långsiktigt hållbar plattform för förvaltning och utveckling av Sveriges trafikhistoriska arv. Den senare utredningen har legat till grund för utveckling av de publika verksamheterna i Ängelholm och Borlänge. Den publika verksamheten i Ängelholm drivs vidare av kommunen. Anne Louise Kemdal har även för Trafikverket undersökt förutsättningarna för en ny arena för dialog om framtidens transporter, ett Transport Science Center, som Hans Rode, projektledare på Trafikverket, arbetat vidare med. Under 2010 beställde Trafikverket även en utredning av museikonstulden, Tomas Jönsson, tidigare bl.a. chef för Värmlands museum, om samordning, mervärdesskapande och organisation av Trafikverkets museer.

Då Trafikverket haft tillgång till ett nyligen genomarbetat utredningsmaterial har bedömningen varit att regeringsuppdraget har kunnat hanteras inom myndigheten. Sammanställningen är gjord av chefen för Trafikverkets museer, Robert Sjöö, med stöd av chefen för Trafikverkets resultatenheter, Katarina Norén. Museets internstyrelse har utgjort styrgrupp. I styrelsen finns sedan 2010, utöver ansvariga nyckelpersoner inom Trafikverket, företrädare för två av samrådsparterna, Riksantikvarieämbetet och Tekniska museet samt dessutom Nordiska museet och stödföreningen Järnvägsmusei Vänner.

Samrådspart för Luftfartsverket har varit, chefen för enheten kvalitet, säkerhet och miljö, Lena Byström Möller som deltagit vid ett extra styrelsemöte om utredningen. Samråd med Riksantikvarieämbetet och Tekniska museet har skett genom att parterna har givits möjlighet att ge kommentarer på utkast i två remissomgångar under sammanlagt en månads tid. Särskilda möten har hållits med föredragning av förslagen med Tekniska museets chef, ledning och styrelse. Dessutom har möten med diskussion av del av förslagen hållits med

Riksantikvarien. Diskussioner har även förts med Statens maritima museer och Riksförbundet Sveriges museer.

Utredningen har tagit hänsyn till de synpunkter som har lämnats men det bör framhållas att med förhållandevis kort tid för utredning och samråd har det inte varit möjligt för samrådsparterna inom kulturarvssektorn att göra djupgående konsekvensanalyser, varför det måste göras kompletterande analyser vid förändringar enligt förslaget.

## 2. Samlingar och museiverksamhet inom transportområdet

### 2.1 Väg och järnväg hos Trafikverket

#### Sveriges Järnvägsmuseum

##### Bakgrund

Trafikverket är en ung myndighet som bildades 2010 då Banverket och Vägverket slogs samman. Sveriges Järnvägsmuseum som tidigare tillhörde Banverket är den dominerande delen av resultatenheten Trafikverkets museer. Banverket bildades från SJ:s banavdelning när ansvaret för infrastruktur och trafik delades 1988. Verket öppnade en egen museiverksamhet som en del av Järnvägsskolan i Ängelholm 1998 sedan Statens Järnvägar redan 1915 öppnat dåvarande Järnvägsmuseum i Stockholm efter ett halvt sekels stora framgångar med en dominerande järnvägsdrift i statlig regi. 2003 övertog Banverket ansvaret även för det som nu benämndes Sveriges Järnvägsmuseum och som sedan 1970 varit placerat i Gävle. Verksamheterna samordnades under gemensamt namn, Sveriges Järnvägsmuseum, med två publika arenor. Innan överföringen till Banverket gjordes på Näringsdepartementets uppdrag en utredning om Statens järnvägars museum (Wijkander, 2002) där huvudmannaskapet var huvudfrågan men där brister i förvaringen också konstateras. Banverket och därefter Trafikverket har på eget initiativ gjort utredningar om ändamålsenlig förvaring, utveckling, samordning och långsiktigt bevarande (Kemdal, 2009; Jönsson/Sjöo, 2010 och Kemdal, 2011). I samtliga utredningar slås fast att verksamhetens resurser inte når upp till ambitionsnivån som i sin tur understiger jämförbara verksamheter inom staten. En följd av den senaste utredningen 2011 blev att den publika verksamhet som bedrivits i Ängelholm vid årsskiftet överlämnades till Ängelholms kommun för att skapa ekonomiska förutsättningar för att bättre kunna ta hand om samlingarna.

##### Samlingar

Samlingarna tillhör världens bästa i sitt slag. Insamlandet började redan i slutet av 1800-talet och med den dominerande ställning Statens järnvägar hade kunde man bygga upp en mycket representativ samling ända från järnvägens startår i Sverige, 1856. Ett mycket aktivt insamlande pågick fram till mitten av 1930-talet men först 1942 kunde hela samlingen visas, mindre föremål på Vasagatan intill Stockholms central och fordonen i Tomtebodan utanför Stockholm. I sviterna av 1930-talets lågkonjunktur beslutades om förstatligande av privata järnvägar som i stort sett var genomfört inom tio år efter riksdagsbeslut 1939. Sedan dess kan man säga att järnvägen utgjort ett ekonomiskt problem för staten. Följaktligen upphörde också ett aktivt insamlande till Järnvägsmuseum. Under 1940- och 50-talen kunde museet endast ta hand om små, fullständigt unika fordon och en del föremål från de privata järnvägarna.

Järnvägmuseiföreningar startades från slutet av 1950-talet på privat initiativ för att rädda i första hand arvet från de nu försvinnande smalspåriga järnvägarna men föreningar och viljestarka krafter utgjorde också en opinion mot och påtryckning på Statens järnvägar som pliktskyldigast höll fordonshallen i Tomtebodas öppen ett par dagar i veckan. Det ursprungliga museet på Vasagatan hade flyttats till Bonnierhuset och lagts ned 1959 varvid mindre föremål, bilder och arkiv magasineras. Järnvägmuseifrågan behandlades i riksdagen och välvilja uttalades, men något uppdrag gavs aldrig. 1963 års riksdagsbeslut att lägga ned olönsamma järnvägar påskyndade också slopningen av uttjänt materiel. Enstaka ånglok och någon personvagn per fordonsgeneration bevarades, men avvecklingen från samlingarna var större än inflödet. Då marken i Tomteboda visade sig för värdefull för tynande museiverksamhet, fann man ett lämpligt alternativ i en nyss nedlagd lokstation med två stora lokstall i Gävle (Sörby Urfjäll 23:4). Här kunde alla samlingar förvaras på samma ställe och museet nyöppnade 1970.

I början på 1970-talet accelererade SJ:s skrotning av äldre fordon men förutsättningarna var nu bättre att dels förvara i Gävle och dels deponera hos ideella järnvägmuseer. En ny insamlingsfas påbörjades. Antalet föremål exklusive reservdelar till fordon uppgår i dag till mellan 50 och 100 000, varav ca 500 är fordon, över en halv miljon fotografier samt drygt 1000 hyllmeter arkivhandlingar och ett bibliotek som omfattar ca 15 000 volymer. SJ som var huvudman för museet efter omorganisationen av Statens järnvägar 1988 såg en PR-potential i museet och en mindre satsning gjordes på den publika delen. Insikten fanns också om samlingarnas betydelse och mindre utrymmen byggdes i ett av lokstallen för föremål och bildarkiv. I mitten på 1990-talet gjordes en personalökning varvid man för första gången rekryterade antikvarisk kompetens. En före detta vagnverkstad i Gävle (Norrtull 36:22) överläts för museets behov varvid större delen av fordonssamlingen kunde förvaras tillfredsställande. Förutsättningar skapades också för trafik, fordonsunderhåll och restaurering av vissa fordon. Under Banverket har en del åtgärder gjorts i lokalerna men arbetsmiljön för personalen och förvaringen av föremål, fotografier och litteratur är långt ifrån tillfredsställande. Samlingen av litteratur förvaras dels i ett bibliotek inrymt i en kontorsbyggnad av trä och dels i diverse utrymmen i fordonsmagasinen.

TVå bangårdar, på Sörby Urfjäll, med återuppförda byggnader, stationsbyggnad och banvaktarstuga samt infrastrukturanläggningar, elektrifierade och nylagda spår i äldre utförande, utgör ett mindre friluftsmuseum eller en rekonstruerad kulturmiljö. Efter en intensifierad insamling under åren med omstrukturering av SJ och Banverket pågår en forcerad avveckling där 500 fordon ska minskas till ca 300 till och med 2013.

Tabell 2.1 Status och behov för samlingarna vid Sveriges Järnvägmuseum

Typ av föremål	Krav på skydd	Tillgänglighet	Status idag	Förslag till åtgärd
Järnvägsfordon, flera kategorier	Skydd mot fukt eller uttorkning.	Ett fåtal i utställning. Magasin visas mot överenskommelse	1-4	Mindre investering i befintliga magasin. Nybyggnad av kallförråd. Gallring.
Föremål, flera kategorier	Klimatkontrollerade lokaler.	Ett fåtal i utställningar. Förvaring i avgränsade utrymmen i lokstall och verkstadshall. En mindre del sökbara i databas.	2-3	Investering i nya, klimatkontrollerade, lokaler. Utökad registrering och digitalisering.
Dokument	Enligt Riksarkivet, RS-FS 1997:3	Framtagning vid besök. Flera arkiv onåbara, lagrade i flyttlådor.	2	Investering i klimatsäkra arkiv.
Fotografier	Enligt Riksarkivet, RS-FS 1997:3	Framtagning vid besök. Ca 50 000 sökbara i databas.	3	Investering i klimatsäkra arkiv.
Litteratur	Klimatkontrollerade lokaler	Bibliotek, sporadiskt öppet eller under kontorstid mot överenskommelse. Merparten i magasin.	3	Investering i nytt bibliotek.

1 = Inget fysiskt skydd.

2 = Fysiskt skydd finns med nedbrytning sker.

3 = Fysiskt skydd tillräckligt idag men inte på sikt.

4 = Skyddet är tillfredställande.

### Lokaler, personal och kostnader

Magasinen är stora till omfånget men utgörs uteslutande av före detta industrilokaler. Med ytterligare vädersäkring kan de under överskådlig tid fungera för förvaring av större delen av fordonssamlingen. Vissa fordon kan till och med tåla en enklare förvaring. Museet äger ett flertal så kallade "lokhus" av korrugerade plåtsegment för montering på befintliga spår, ursprungligen framtagna för beredskapsändamål, varav ett står på museiområdet, några finns på andra håll i landet och några finns nedplockade. Föremål och arkiv förvaras i samma byggnad som driftlokomotiv och grovverkstäder, vilket utöver den stora brandrisken, leder till dammbildning, smuts och risk för mekaniska skador. Endast ett mindre utrymme för fotografier är arkivsäkert. Ingen klimatstyrning finns.

För byggnaderna betalas internhyra till ägaren Trafikverket genom enheten Fastighet. För merparten tillämpas kostnadshyra sedan Banverket köpt tillbaka fastigheterna till staten från Jernhusen AB som tog över fastigheterna i samband med bolagiseringen av SJ. För en lokal som hyrs sedan 2010 för ett bildregistreringsprojekt, kontor och arkivförråd betalas dock en internhyra som ligger närmare lokal marknadshyra. Till byggnaderna hör två stora markområden om vardera ca ett hektar med sammanlagt ca 10 km spår och parker.

Förutsättningarna för nybyggnation är goda och planer för utveckling finns. För marken betalas ingen hyra.

Hyror utgör en stor del av kostnaderna för verksamheten men lokalerna är stora och kostnaden per kvadratmeter är jämförelsevis låg. Skötsel av fastigheterna ingår i hyran. En verkstadslokal finns kvar i Ängelholm i avvaktan på en fungerande verkstad i Gävle. Museet disponerar även två lokstall för vilka hyra betalas men ett kontrakt i Herrljunga är uppsagt. Personalkostnaderna har också varit relativt sett höga, vilket beror på en geografiskt spridd verksamhet och ett omfattande fordonsunderhåll som kräver särskild kompetens som inte finns på marknaden.

Genom avyttring av publik verksamhet i Ängelholm minskades personalen från 2011 till 2012 med nio personer. Ett kostnadsåtagande mot Ängelholms kommun på sammanlagt 15 mnkr avtagande från 5 mnkr 2012 till 1 mnkr 2016 innebär att kompetensväxling inte kan göras omedelbart. Rimligen kommer också merparten av det som tidigare utgjorts av personalkostnader att växlas mot avskrivningar för nödvändiga investeringar i lokaler för samlingarna. Förhållandet mellan den personal som arbetar med samlingar och de som jobbar publikt kompliceras av den tågtrafik som museet bedriver med eget trafiktillstånd, som är en publik verksamhet men där underhåll och användning av gammal teknik samtidigt är helt nödvändigt bevarande av kunskap och unik kompetens. Ledning och administration delas med Sveriges Vägmuseum.

Övriga fasta kostnader utgörs av interna avtal för administration, verksamhetsstöd, IT, löneservice, städning och personaltjänster. En stor del av kostnaderna för Sveriges Järnvägsmuseum är bundet i lokaler, personal och avtal. Trafikverkets museer drivs som separat resultatenheter, varför ingen subventionering eller dolda kostnader finns i verksamheten.

**Tabell 2.2 Utfall 2011 och budget 2012**

	Utfall tkr 2011	Budget tkr 2012
Personalkostnader	19 650	14 196
Lokalkostnader	7 738	5 840
Omkostnader	7 429	14 850 <sup>1</sup>
<b>Summa kostnader</b>	<b>34 817</b>	<b>34 886</b>

Not

1. Inklusivt 5 mkr i driftbidrag till Ängelholms kommun



## Utvecklingsbehov

Museet med samlingar är omfattande i volym och stora utvecklingsbehov har konstaterats i interna utredningar som gjorts 2009, 2010 och 2011. Bristerna gäller främst förvaring av fordon som står ute samt ömtåliga föremål, fotografier och arkiv som nu förvaras i lokstallar och verkstadsmiljö. Åtgärder är också angelägna för en tillfredsställande arbetsmiljö för den personal som arbetar med vård och registrering av samlingarna. Förbättringar kan åstadkommas genom dels investeringar i befintliga byggnader och dels genom nybyggnation. Kompetensförstärkningar är önskvärda för framför allt dokumentation och forskningssamordning men också konservatorskompetens.

Förvaring och underhåll av trafikvagnar utförs i dag i del av fordonsmagasin för samlingarna, vilket bör undvikas, dels på grund av lokalbrist för samlingarna men också för risker för skador och nedsmutsning. Om tågtrafik ska bedrivas även framdeles bör således en trafikhall uppföras i anslutning till lokstall och lämpliga spår.

Förmedlingsverksamheten bedrivs på ett ca ett hektar stort område och en delvis rekonstruerad järnvägsmiljö med ursprungligt uppförda lokstall och spårrområde samt en återuppförd järnvägsstation med park och en banvaktarstuga. Utställningarna finns i ett av lokstallen. En allvarlig begränsning är spårens längd som inskränker sig till 21 meter, varför personvagnar tillverkade efter 1930 och motorvagnar på grund av en längd över 23 meter inte kan visas. Utställningsverkstad saknas. Nuvarande entré och övriga biutrymmen är underdimensionerade för dagens besöksnivå, i synnerhet vid arrangemang. För ett bättre tillgängliggörande och för att möjliggöra ökande besökstal bör investeringar göras i en ny utställningshall, ett större utrymme för tillfälliga utställningar, utställningsverkstad och en förbättrad entré med möjligheter till konferens och restaurang. Inför ett ställningstagande till en investering bör även undersökas möjligheten till ett utrymme som möjliggör arrangemang i samverkan med aktörer inom järnvägsbranschen.

Utöver dessa behov är trafiksäkerhetsåtgärder på spåranläggningen nödvändiga om trafik ska kunna bedrivas. Att lyfta spårstandarden till rimlig nivå för bangårdsområdena som museet disponerar är kostnadsberäknat till ca 6,5 mnkr. Kalkylen baseras på att det finns ca 8 000 spårmeter och 30 växlar och omfattar byte av 4000 sliprar, upprustning av vändskiva och växlar.

I tabellen på nästa sida görs en uppskattning av önskvärda investeringar utöver spåren.

Tabell 2.3 Kostnadskalkyl för önskvärda åtgärdsbehov för Sveriges Järnvägmuseum

Utvecklingsbehov	kvm	tkr/kvm	kostnad tkr
<b>Nyinvesteringar <sup>1</sup></b>			
Magasin för samlingar	3 250	15,4	50 225
Fordonsmagasin, kallförvaring	4 500	1,9	8 500
Verkstad och personalutrymmen	200	14,0	2 800
<b>Ombyggnader befintliga lokaler <sup>2</sup></b>			
Verkstad och personalutrymmen	500	2,5	1250
Utställning	3300	5,0	16 500
<b>Eftersatt underhåll <sup>3</sup></b>			
Magasin	9 200	1,0	9 200
Utställningsbyggnad	5 700	1,3	7 550
<b>Summa investeringar</b>			<b>96 025</b>
<b>Årliga kostnader <sup>4</sup></b>			
20 års avskrivning lokaler (79 525 tkr)			5 852
5 års avskrivning utställning (16 500 tkr)			3 706
Ökade driftkostnader <sup>5</sup>	3 450	0,6	2 070
<b>Ökad årlig kostnad</b>			<b>11 628</b>

#### Noter

1. SCB BO26. Nybyggnadskostnad 2010, lägenhet, offentlig, reducerat till lokalfunktion
2. Erfarenhetsvärde från egen produktion
3. Erfarenhetsvärde från egna lokaler.
4. 4% kalkylränta.
5. Ökade driftkostnader av moderniserad utställning kompenseras av lägre kostnader efter åtgärder för eftersatt underhåll.

## Sveriges Vägmuseum

### Bakgrund

I Trafikverkets museer ingår också Sveriges Vägmuseum, före detta Vägverkets museum. Redan i samband med att Järnvägsmuseum inrättades 1915 talades i ingenjörskretsar om ett svenskt kommunikationsmuseum. Samordningsmöjligheterna var vid den tiden utomordentligt små då vägnätet sköttes lokalt och privat. Först 1944 fick Kungliga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (Vägverket från 1967) ansvar för landets nät av huvudvägar. Ett mindre insamlingsarbete påbörjades och förnyades i början på 1960-talet när frågan om ett vägmuseum togs upp inom verket. Nedlagda vägstationer användes för att husera samlingarna, först Malmby utanför Strängnäs och sedan början av 1980-talet Kjula utanför Eskilstuna. Visning förekom endast oregelbundet efter överenskommelse. 1985 öppnades ett vägverksmuseum i en utställningshall i Malmköping. I samband med Vägverkets 150-årsjubileum 1991 invigdes ett nytt Vägverkets museum Pylonen i Vägverkets huvudkontor i Borlänge. Utställningshallen i Malmköping stängdes och avyttrades. När Vägverket lades ned 2010 och Trafikverket skapades valdes före detta Vägverkets lokaler med Pylonen som huvudkontor. Det är inte ändamålsenligt med ett avgränsat vägmuseum här. Beslut har därför fattats om flytt av den publika verksamheten till annan ort. På grund av Trafikverkets akuta lokalbehov i Pylonen har förberedelser påbörjats för flyttning av samlingar och verksamhet till magasinerna i Kjula och Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle snarast möjligt under 2012.

### Samlingar

Redan i slutet på 1940-talet började insamlandet av maskiner och redskap inte minst för att dokumentera tiden innan förstatligandet av vägväsendet. De objekt som då bevarades blev stående på de olika vägmästarområdena till mitten av 1960-talet. I och med att frågan väcktes om ett vägmuseum sköt insamlandet fart av äldre maskiner och andra föremål som kunde belysa väghållningens utveckling. Det vara inte bara Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egna förråd som inventerades. Genom inköp och gåvor från städer och kommuner, företag och enskilda väghållare kompletterades samlingarna. Till en början förvarades föremålen i en nedlagd vägstation i Malmby utanför Strängnäs, där viss visning förekom. I början av 1980-talet flyttades samlingarna till den gamla vägstationen i Kjula, Eskilstuna kommun. Samlingarna är stora och i behov av gallring, i synnerhet fordon som köpts in från försvaret. Men samlingen är unik för Sverige och mycket representativ för den statliga vägverksamheten under 1900-talet och till viss del även för tiden dessförinnan. Insamling av personbilar eller föremål från transportnäringen har aldrig fallit inom museets verksamhet.

Antalet föremål uppgår i dag till ca 8 000 varav ca 130 är fordon, över 100 000 fotografier, ca 1000 hyllmeter arkivhandlingar samt ett omfattande bibliotek. Litteratur, arkiv och fotografier förvaras för närvarande i godkända arkivlokaler i anslutning till Pylonen.

**Tabell 2.4 Status, behov och åtgärdsförslag för samlingarna vid Sveriges Vägmuseum**

Typ av föremål	Krav på skydd	Tillgänglighet	Status idag	Förslag till åtgärd
Fordon, flera kategorier	Skydd mot fukt eller uttorkning.	Magasin visas mot överenskommelse	3-4	Mindre investering i befintliga magasin. Gallring.
Föremål, flera kategorier	Klimatkontr. lokaler.	Ett fåtal i utställning. Förvaring i avfuktade magasin.	3-4	Mindre investering i befintliga magasin. Gallring. Delar kan flyttas till nya lokaler i Gäve
Dokument	Enligt Riksarkivet, RS-FS 1997:3	Framtagning vid besök. Ska flyttas från befintliga arkiv i Borlänge.	4	Samlokaliseras med nya, klimatsäkra arkiv i Gäve.
Fotografier	Enligt Riksarkivet, RS-FS 1997:3	Framtagning vid besök. Ska flyttas från befintliga arkiv i Borlänge.	3	Samlokaliseras med nya, klimatsäkra arkiv i Gäve.
Litteratur	Klimatkontr. Lokaler	Bibliotek, sporadiskt öppet eller under kontorstid mot överenskommelse. Ska flyttas från Borlänge	4	Samlokaliseras med nytt bibliotek i Gäve.

1 = Inget fysiskt skydd.

2 = Fysiskt skydd finns med nedbrytning sker.

3 = Fysiskt skydd tillräckligt idag men inte på sikt.

4 = Skyddet är tillfredställande.

### Lokaler, personal och kostnader

Byggnaderna i Kjula uppfördes som vägstation 1938 av Östra Rekarne väghållningsdistrikt. Efter vägväsendets förstatligande övertogs fastigheten av vägförvaltningen i Södermanlands län. Anläggningens huvudbyggnad är i stort sett intakt sedan 1960-talet. Enda större förändringar är garagedörrarna i bottenplanet. De ursprungliga trädörrarna är ersatta av plåtdörrar. I verkstaden finns fortfarande remdriften bevarad. På garageplanen har tre magasinshallar av plåt uppförts. År 2007 förvärvade museet tre f.d. militärförråd från Fortifikationsverket spridda längs skogsvägar i närheten av Kjulaanläggningen. I de före detta beredskapsförråden finns avfuktningssystem som ger ett acceptabelt förvaringsklimat. Då byggnaderna är ouppvärmda och bekvämlighetsutrymmen saknas lämpar de sig däremot inte för arbete med samlingarna. Fastigheterna i Kjula förvaltas av Trafikverkets museer och kostnaderna för lokalerna inskränker sig till uppvärmning och eget arbete. För utställningen i Pylonen, Borlänge, uppgår den årliga hyran till 1,9 mnkr. Museiverksamheten ska avvecklas under 2012. Utrymmet ska användas för sammanträdesrum och Trafikverkets bibliotek. Hyresbesparingen kan användas till att utveckla anläggningen i Kjula.

Trots verksamhet på två orter har personalen alltsedan museets tillkomst varit anmärkningsvärt liten. I dag finns fyra tjänster, tre i Borlänge och en i Kjula. Den senare har kompletterats med ett nystartsjobb så totalt omfattar verksamheten fem årsverken. Ledning och administration delas med Sveriges Järnvägsmuseum.

Till utställningen i Pylonen tas ingen entré och det finns heller ingen försäljningsverksamhet som ger intäkter. Fördelningen inom Trafikverket mellan järnväg och väg har i stort sett behållits sedan tiden i Banverket respektive Vägverket, vilket varit helt naturligt då underfinansiering konstaterats i båda verksamheterna. Sveriges Vägmuseum har utan Pylonen inte förutsättningar att bedriva museiverksamhet utan en större satsning på både lokaler och personal.

**Tabell 2.5 Utfall 2011 och budget 2012**

	Utfall tkr 2011	Budget tkr 2012
Personalkostnader	2 517	2 460
Lokalkostnader	1 800	1 950
Omkostnader	1 750	1 010
<b>Summa kostnader</b>	<b>6 067</b>	<b>5 420</b>

### Utvecklingsbehov

Efter avveckling av verksamheten i Pylonen kommer verksamheten att vara begränsad till samlingarna av fordon och föremål i Kjula samt de arkiv och mindre föremål som under en begränsad tid finns kvar i anslutning till Pylonen i Borlänge. Den fåtaliga personalen kommer tills vidare att organisatoriskt sammanföras med personalen på Sveriges Järnvägsmuseum. Planer finns på att även integrera delar av den utställning som ska rivas i Pylonen till järnvägsutställningen i Gävle.

Behoven för en självständig museiverksamhet omfattar således uppförande av en helt ny museianläggning samt ett stort antal tjänster. Tidigare utredningar har lyft fram möjligheter att i anslutning till vägstationen i Kjula uppföra ett besökscentrum inspirerad av så kallade naturrum, d.v.s. öppna magasin, en mindre, interaktiv, utställning samt bekvämlighetsutrymmen. Förvaringen av samlingarna kan anses ganska goda men bättre lokaler för personal samt en ny verkstad måste prioriteras. Av kostnads- och effektivitetsskäl skulle den publika verksamheten som bedrivits i Borlänge kunna samordnas med utveckling av anläggningen i Gävle i stället för att ytterligare en resurskrävande arena skapas. Magasinen i Kjula bör under alla omständigheter vara anpassade för möjliga besök liksom markområdena är mycket lämpliga för arrangemang där samlingarna kan användas och visas. I nedanstående tabell redovisas behoven för utveckling av enbart vägmuseet.

Tabell 2.6 Kostnads kalkyl för utveckling och etablering av Sveriges Vägmuseum i Kjula

	Kvm	tkr/kvm	Kostnad tkr
<b>Nyinvestering <sup>1</sup></b>			
Magasin med verkstad för samlingar	1 000	14,0	14 000
Utställningsbyggnad	800	14,0	11 200
Utställning	400	19,0	7 600
<b>Ombyggnader befintliga lokaler <sup>2</sup></b>			
Magasin för samlingar	1 500	3	4 500
Personalutrymmen	100	6,5	650
<b>Eftersatt underhåll <sup>3</sup></b>			
Vägstation	900	0,9	810
Verkstad/kontor	150	10,3	1 550
<b>Summa investeringar</b>			<b>40 310</b>
<b>Årliga kostnader <sup>4</sup></b>			
20 års avskrivning lokaler (32 710 tkr)			2 407
5 års avskrivning utställning (7 600 tkr)			1 707
Ökade driftkostnader	3 400	0,6	2 040
<b>Årlig ökad kostnad</b>			<b>6 154</b>

#### Noter

1. SCB BO26. Nybyggnadskostnad 2010, lägenhet, offentlig, reducerat till lokalfunktion.
2. Erfarenhetsvärde från egna lokaler.
3. Erfarenhetsvärde från egen produktion.
4. 4% kalkylränta.

## 2.2 Civilflyg hos Luftfartsverket

### Bakgrund

Tanken på att inrätta ett civilt flygmuseum väcktes inom Luftfartsverket 1953. Därefter började man målmedvetet att i samarbete med Tekniska museet ta vara på flyghistoriska föremål, som skänktes av enskilda och företag. År 1969 bildades en formell museikommitté och i anslutning till detta den så kallade Arlandagruppen, som på frivillig väg skulle underhålla och renovera objekten i samlingen. Stiftelsen Luft- och rymdfartsmuseet bildades 1982 och i stiftelsens regi tillkom tre år senare det så kallade Magasinet, en speciell magasinsbyggnad för förvaringen av flygsamlingen på Arlanda. I samband med att Stiftelsen Aerospace bildades 1995 kunde man tre år senare öppna ett museum för allmänheten i Magasinet med stöd av sponsormedel. Efter tre år drog sig emellertid sponsorerna tillbaka och stiftelsen trädde i likvidation år 2002.

Sedan 2002 har två föreningar, föreningen Flygmuseum i Sverige (ett nätverk motsvarande styrelsen i stiftelsen Aerospace exklusive sponsorer) och Svensk flyghistorisk förening (SFF, bildad 1961), arbetat för bevarande av de

flyghistoriska samlingarna på Arlanda. Dessa samlingar utgör en stor del av Sveriges civila flyghistoriska arv och är viktiga att bevara för framtiden. Samlingen ägs formellt av Luftfartsverket och förvaras fortfarande på Arlanda i samma lokal som tidigare. Flygsamlingen innehåller ca 50 flygplan, ett 30-tal flygmotorer samt ett tiotal övriga fordon. Experter med flyghistorisk kompetens har gjort en bedömning av vilka flygplan som är viktigast att bevara. Resultatet är att minst 21 flygplan bör bevaras, men önskvärt är att tills vidare bevara hela samlingen. Gallring bör genomföras genom försäljning eller depositioner så snart en museiverksamhet är etablerad. Luftfartsverkets roll är förändrad och museiverksamhet ingår inte i verkets uppdrag.

**Tabell 2.7 Status, behov och åtgärdsförslag för Luftfartsverkets samlingar**

Typ av föremål	Krav på skydd	Tillgänglighet	Status idag	Förslag till åtgärd
Flygplan och fordon	Skydd mot fukt eller uttorkning.	Begränsad visning av magasin Ska flyttas.	3	Hyra av alternativ lokal. Gallring.
Föremål	Klimatkontrollerade lokaler.	Förvaring i anslutning till fordonen	3	Gallring. I hyra av hangar på Skavsta ingår även en klimatkontrollerad lokal
Dokument	Enligt Riksarkivet, RS-FS 1997:3	Förvaring i anslutning till föremålen	3	Se ovan Samlokalisering med föremålen på Skavsta
Fotografier	Enligt Riksarkivet, RS-FS 1997:3	Förvaring i anslutning till föremålen	2	Se ovan Samlokalisering med föremålen på Skavsta
Litteratur	Klimatkontrollerade lokaler	Förvaring i anslutning till föremålen.	3	Se ovan Samlokalisering med föremålen på Skavsta

1 = Inget fysiskt skydd.

2 = Fysiskt skydd finns med nedbrytning sker.

3 = Fysiskt skydd tillräckligt idag men inte på sikt.

4 = Skyddet är tillfredställande.

## Lokaler och kostnader

Samlingen är fortfarande inrymd på Arlanda, som nu förvaltas av det statliga flygplatsbolaget Swedavia som bildades vid omstruktureringen av det gamla Luftfartsverket. Lokalerna måste utrymmas under år 2012. För samlingar eller publik verksamhet disponeras inga andra lokaler. Swedavia svarar för driften av det så kallade Magasinet fram till den 31 december 2012 till en årlig, interndeberad kostnad av 680 000 kr.

Ingen anställd personal finns utan samlingarna sköts helt av föreningen Arlanda flygsamlingars vänner (AFV) som bildades i samband med likvidationen av stiftelsen Aerospace 2002. Föreningen har även stått för visst öppethållande, som mest två dagar i veckan. Föreningen AFV har för vissa omkostnader tagit entré för visning av samlingarna.

## Utvecklingsbehov

För flygsamlingen föreligger ett akut behov av en ny hangar för att rymma alla samlingar under 2012. Detta skulle kunna uttryckas som att det i dagsläget vare sig finns några lokaler eller någon personal. Behovet är således att skapa ett helt nytt museum för att tillgängliggöra samlingarna, d.v.s. lokaler för flygplan, fordon, föremål, fotografier, arkiv och bibliotek, utrymmen för publik verksamhet samt anställd personal. En allra lägsta ambitionsnivå är att hitta en förvaringsplats för det som ska flyttas bort från Arlanda.

**Tabell 2.8 Sammanställning av utfall och budget  
Trafikverkets museer och Luftfartsverkets samling**

Kostnad/intäkter tkr 2011	Utfall 2011 tkr	Budget 2012 tkr
<b>Trafikverkets museer</b>		
Externa intäkter	4 401	3 200
Personalkostnader	-22 167	-16 656
Lokalkostnader	-11 438	-8 290
Omkostnader	-9 910	-10 860
Avskrivningar	-1 840	-1 631
Omställningskostnader	0	-5 000 <sup>1</sup>
<b>Summa kostnader</b>	<b>-40 954</b>	<b>-39 237 <sup>2</sup></b>
<b>Luftfartsverkets samling</b>		
Externa intäkter	0	0
Personalkostnader	0	0
Lokalkostnader	0	0
Drift och underhåll <sup>3</sup>	-685	-685
<b>Summa kostnader</b>	<b>-685</b>	<b>-685</b>

### Noter

1. Inklusive driftbidrag till Ängelholm, 5 000 tkr
2. Exklusive utvecklingskostnader för Ängelholm/Borlänge. Sammanlagt har effektiviseringar i verksamheten beslutats som ger ett utrymme för utveckling av verksamheten på ca 9 mnkr/år när utvecklingen är avslutad senast 2016.
3. Driftkostnader gäller byggnaden och bekostas av Swedavia

## 2.3 Sjöfart och försvar inom självständiga myndigheter

### Statens maritima museer

#### Bakgrund

Statens maritima museer är en förvaltningsmyndighet under Kulturdepartementet som ansvarar för Svenska statens museer med maritim inriktning. Myndigheten har till uppgift att bevara och utveckla det maritima kulturarvet samt att bygga upp kunskaperna om det. Mycket fokus ligger på att underlätta för bevarande hos andra aktörer. I SMM ingår Sjöhistoriska museet och Vasamuseet i Stockholm samt Marinmuseum i Karlskrona. Myndigheten Statens maritima museer har utvecklats ur Sjöhistoriska museet som tillkom efter riksdagsbeslut 1932. Nya Vasamuseet öppnades 1990 och sammanfördes med Sjöhistoriska



museet och Marinmuseum (tidigare under de försvarshistoriska museerna) till myndigheten Statens sjöhistoriska museer 1997. Namnet byttes till Statens maritima museer 2003. Vasamuseet är ett av Sveriges mest besökta turistmål och har en särställning bland svenska museer. I jämförelserna nedan ingår därför endast Sjöhistoriska museet och Marinmuseum. Myndigheten har en matrisorganisation, vilket innebär att endast vissa nyckeltal kan användas för jämförelser. Avdelningar för administration och samlingar är gemensamma för museerna.

## **Samlingar**

Sjöhistoriska museet har en av de största båtsamlingarna i Europa med ett hundratal originalbåtar som dateras från 1400-talet till 1900-talet. En stor del av samlingen förvaras i en båthall vid Galärvarvet. Där samsas skärgårdskryssare och kanoter med Gustav III:s lustbåtar. Under sommarmånaderna är magasinet öppet för besökare. Vid Galärvarvet ligger också tre större museifartyg, bl.a. isbrytaren S:t Erik. Totalt innehåller samlingen cirka 100 000 föremål som berättar om både civil och militär sjöfart genom tiderna. Till detta kommer en omfattande fotosamling om ca 600 000 bilder, ett stort bibliotek samt över 40 000 ritningar. Inom myndigheten har Sjöhistoriska museet uppdraget att svara för forskning och kunskapsuppbyggnad kring det maritima arvet. Sjöhistoriska museet fördelar även ett ekonomiskt bidrag till historiskt värdefulla fartyg med annan ägare. Totalt delas en miljon kronor ut varje år. Myndigheten har fattat ett strategiskt beslut att begränsa tillväxten av samlingarna och skutstödet är ett led i att i stället stimulera andra till bevarande av fartyg.

Marinmuseums samlingar speglar den svenska marinens historia från stormaktstid och fram till nutid med cirka 55 000 föremål varav ett antal militära båtar eller fartyg. Fotosamlingen består av ca 200 000 bilder. Vid museet finns också ett forsknings- och specialbibliotek med inriktning mot sjökrigsväsen, militärhistoria, teknik och skeppsbyggeri. Inom myndigheten har Marinmuseum uppdraget att utöver det militärhistoriska arvet utveckla den publika verksamheten. Här finns också ett regionalt perspektiv. Beslut har fattats om att bygga ut museet kring ubåten, HMS Neptun, som deltog i jakten på den sovjetiska Ubåt, U-137, som gick på grund i Gåsefjärden 1981. Satsningen är beräknad till ca 100 mnkr.

## **Statens försvarshistoriska museer**

### **Bakgrund**

Myndigheten Statens försvarshistoriska museer (SFHM) bildades 1976, då Armémuseum i Stockholm och Marinmuseum i Karlskrona fördes samman. Påföljande år tillfördes det nyorganiserade Flygvapenmuseum i Linköping och från 1992 Försvarets traditionsnämnd, som är ett rådgivande organ för Försvarsmaktens traditioner, heraldik, m.m. Den senaste förändringen i SFHM

organisation skedde den 1 januari 2009 då en ny avdelning bildades inom myndigheten: Sveriges militärhistoriska arvs kansli (SMHAK). Avdelningen är även ett samarbetsprojekt med Statens maritima museer.

Från att ha tillhört Försvarsdepartementet och dessförinnan Försvarsmakten, överfördes SFHM 1996 till Kulturdepartementet. Marinmuseum övergick till Statens maritima museer 1997. SFHM är fr. o m. 2008 ansvarigt för ett nätverk av ca 20 förbandsmuseer och vissa försvarsanläggningar av kulturhistoriskt värde som tidigare funnits inom Försvarsmakten. Dessutom stödjer SFHM annan verksamhet med anknytning till försvarets kulturarv på c:a ytterligare 30 platser i landet. Ca 30 mnkr fördelas av myndigheten till dessa museer.

Vid dåvarande flygflottiljen F3 på det gamla övningsfältet Malmen utanför Linköping växte ett flottilmuseum fram från början av 1940-talet. Så småningom kom samlingen att utvecklas till ett flygvapnets museum och riksdagen beslutade att ett sådant museum i statlig regi skulle inrättas 1977. 1984 öppnades museets första moderna utställningsbyggnad. Den kompletterades fem år senare med en tillbyggnad och sommaren 2010 avslutades den tredje byggnadsetappen till en kostnad av ca 168 mnkr.

Fordon har även samlats av Armémuseum och på förbandsmuseerna. En särskild anläggning för dessa har skapats för att visa och levandegöra det markburna arvet från förvarstransporter och beredskap, Arsenalen (Sveriges försvarsfordonsmuseum) utanför Strängnäs. Arsenalen öppnades i juni 2011. Verksamheten drivs av stiftelsen Södermanlands militärhistoriska samlingar med ändamål att främja rikets försvar genom att främst bedriva militärhistorisk musei-, upplysnings- och uppvisningsverksamhet. Arsenalen är en del av nätverket Sveriges militärhistoriska arv och erhåller därför även statligt stöd för driften.

## Samlingar

Flygvapenmuseums föremålssamling innehåller inte bara flygplan utan även andra typer av föremål med anknytning till flygvapnets verksamhet. Samlingen omfattar ca 100 000 föremål, varav över 4 000 är deponerade hos andra museer, även utanför landet. En vänförening, Östergötlands flyghistoriska sällskap, hjälper till med vård och restaurering av flygplan och i restaureringssammanhang samarbetar museet även med Svensk flyghistorisk förening. Antalet flygplan uppgår till ca 240 varav över hälften är utlånade. Museet arbetar kontinuerligt med vårdplaner. Flygvapenmuseum har ett långsiktigt sponsringsavtal med SAAB.

Arsenalerna utgör fordonsmagasin för Statens försvarshistoriska museer men är alltså samtidigt publik verksamhet i extern regi. År 2007 beslutade myndigheten att samla merparten av sina här. Beslutet innebar att Pansarmuseet i Axvall och samlingarna i Malmköping respektive Karlskoga flyttades till Strängnäs och det blivande museet. Totalt finns här närmare 400 fordon varav de flesta har använts inom den svenska armén.

## 2.4 Tekniska museet

### Bakgrund

Tekniska museet är en stiftelse som bildades 1948 som ett samarbete mellan staten och näringslivet. Representationen i museets styrelse mellan stat och näring är jämnt fördelad. Museet finansieras dels av staten genom anslag från Kulturdepartementet, dels av bidrag från olika stiftelser, fonder, näringslivet, myndigheter och organisationer samt av egna intäkter från bland annat entrébiljetter, visningar, butik och lokaluthyrning. En betydande bidragsgivare är Stora fonden, som instiftades på 1990-talet med medel från näringsliv, organisationer och privatpersoner. Stora fondens ändamål är att främja Tekniska museets verksamhet. Under senare år har detta skett främst med inriktning på utveckling av museets utställningar och basverksamhet. Av den årliga utdelningen från Stora fonden brukar hälften gå till basverksamheten och hälften till olika projekt. Stora fonden hade 2011 delat ut sammanlagt 100 miljoner till Tekniska museet sedan fonden startades.

På förslag av Svenska teknologföreningen och Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) bildades 1923 en arbetsgrupp för att planera för ett tekniskt museum. Utöver dessa två var Sveriges industriförbund och Svenska uppfinnareföreningen med från början. 1924 började insamlingsarbetet. De första mindre utställningarna visades på IVA:s vind på Grev Turegatan i Stockholm. Samlingar visades också tillfälligt i samband med andra utställningar, t ex på Liljevalchs konsthall, Stockholmsutställningen 1930. Man hade då samlat in ca 10 000 föremål, varav många stora, ett omfattande arkiv med 15 000 bilder och 33 000 ritningar och lokalfrågan hade blivit akut. Större och mindre penningbidrag från industrier och privatpersoner samt att styrelsen för Knut och Alice Wallenbergs stiftelse beviljade ett anslag för en ny byggnad gjorde att det nya huset stod färdigt 1936. Byggnadens golvyta var 9 000 kvadratmeter totalt och det dröjde ett par år innan alla salarna hade fyllts med utställningar. Teknorama öppnade 1985 som Sveriges första science center på 600 kvadratmeter med "upptäcka – utforska – uppleva" som teman för alla åldrar. (fakta från museets hemsida.) Tekniska museet har en anmärkningsvärt hög andel egenfinansiering, vilket bottnar i kopplingen till näringslivet genom stiftelsen men också genom ett mycket aktivt nätverksarbete för sponsring och medfinansiering liksom naturligtvis höga besöksiffror.

Museets centrala del utgjordes från början av den så kallade Maskinhallen med ett antal maskiner och fordon, främst bilar och motorcyklar men även mindre flygmaskiner. 2012 öppnade här en ny temporär utställning kallad 100 innovationer. I utställningen, som är tänkt att kunna förnyas under visningsperioden, visas exempel på föremål från transportsektorn.

## Samlingar

Museets samlingar består av drygt 55 000 föremål, 200 000 ritningar och kartor, 800 000 bilder och drygt 50 000 böcker. När Telemuseum stängdes i januari 2004, tog Tekniska museet över förvaltningen av de telehistoriska samlingarna enligt samarbetsavtal med TeliaSonera och Ericsson. Samlingarna omfattade ungefär 15 000 föremål. Åtgärden var föranledd av att museets dåvarande ägare, TeliaSonera och Ericsson, inte ansåg sig ha möjlighet eller anledning att driva museet vidare. 2009 överlät TeliaSonera sin samling till Tekniska museet, inklusive finansiella och personella resurser till ett projekt vars syfte var att ordna upp samlingen inför att denna skulle införlivas i museets samling.

När Tekniska museet började insamlingsarbetet 1924 fanns det ett antal mycket gamla bilar bevarade. Tack vare en aktiv insamling ingår många av de allra tidigaste bilarna i Sverige i museets samlingar. Tekniska museet har i första hand haft ambitionen att visa svensk biltillverkning genom åren och exempel på andra länders epokgörande fordon. I museets samling ingår även ett stort antal biltillbehör och bildelar liksom cyklar och motorcyklar. Tekniska museet har inget stort antal flygplan, däremot en mycket representativ samling från flygets pionjärtid. Under 2011 har Tekniska museet samarbetat med Siljan Air Park i Leksand som gjort det möjligt att ställa ut två tidiga flygplan på Siljansnäs. Däremot har museet inga maritima eller järnvägshistoriska samlingar, vilket beror på inrättandet av Sjöhistoriska museet och dåvarande Järnvägsmuseums, relativt sett, starka ställning vid tiden för Tekniska museets tillkomst. Museet har verkat för att stimulera museibildningar för externt bevarande av tekniska samlingar. Personalen som arbetar med samlingarna är förhållandevis liten.

## 2.5 Arbetslivsmuseer och verksmuseer

### Arbetslivsmuseer

I det här sammanhanget kan endast arbetslivsmuseer med transportinriktning beröras och den absoluta majoriteten av dessa är mindre järnvägsmuseer, museibanor eller så kallade järnvägsföreningar. Det finns även ett antal arbetslivsmuseer för specialfordon. Statens engagemang i arbetslivsmuseerna utgörs av en tjänst för samordning, marknadsföring och rådgivning, placerad på Arbetets museum i Norrköping samt de medel som fördelas via myndigheter under Kulturdepartementet. Genom Statens maritima museer och Statens försvarshistoriska museer utgår som nämnts ovan ett ekonomiskt stöd. Riksantikvarieämbetet fördelar årligen 6 mnkr till arbetslivsmuseerna efter samråd med flera museimyndigheter samt Nordiska museet, Tekniska museet och Statens kulturråd. Även Sveriges Järnvägsmuseum har ingått i samrådsgruppen som sakkunnig.

Ideella järnvägsmuseer uppstod främst från slutet av 1950-talet fram till början av 1980-talet. En viktig anledning vara att det av SJ drivna Järnvägsmuseum med rätta ansågs sakna resurser att bevara det hastigt försvinnande arvet från landets

smalspåriga järnvägar. I dag finns ett 15-tal museibanor men fina samlingar som används i regelbunden trafik. Ett begränsat antal fordon är depositioner från Sveriges Järnvägsmuseum. Samlingarna är representativa men då de används flitigt är fordonen i allmänhet kraftigt restaurerade, återbyggda och alltid ytbehandlade med moderna material. Normalspåriga samlingar tillkom främst under 1970- och 80-talen av samma skäl – ett svagt Järnvägsmuseum – men också i en ambition att både bevara och använda det järnvägshistoriska arvet på statens järnvägsnät. Sedan ett 15-tal år har de ideella järnvägsmuseerna och Sveriges Järnvägsmuseum ett fungerande nätverk för kunskapsutbyten och stöd. Däremot saknas helt förutsättningar för något ekonomiskt stöd.

Föreningarnas storlek och resurser varierar, från en handfull aktiva entusiaster till verksamheter med karaktären av småföretag med miljonomsättning. Arbetslivsmuseerna på järnvägssidan skulle kunna utgöra en kompletterande resurs till Sveriges Järnvägsmuseum liknande lösningen med Sveriges militärhistoriska arv. Ett 20-tal stiftelser eller föreningsdrivna verksamheter finns för flygsamlingar, då helt eller delvis för militärflyg, som flera flottilmuseer, medan museer för bilar, motorcyklar eller traktorer drivs privat. Siljan AirPark i Siljansnäs, Leksand är en unik konstruktion med ett stort antal privatägda fastigheter för flygplansägare som tillsammans driver både en flygklubb och ett museum. Det helt privata Svedinos bil- och flygmuseum i Ugglarp har anmärkningsvärt stora och fina samlingar. Volvo driver ett eget museum i Göteborg och nyligen tog Trollhättans kommun över SAAB-museet, som därigenom blir det första offentligt ägda bilmuseet.

### **Verksmuseer**

Begreppet verksmuseer är inte vedertaget men används för de statliga eller statsstödda samlingar och museer som skapats inom myndigheter och verk. Därigenom har museerna kommit att ligga under andra departement än Kulturdepartementet. Trafikverkets museer och Luftfartsverkets samlingar tillhör alltså dessa. Vid Postmuseum (som numera ägs av PostNord AB) och Polismuseet finns samlingar av transportkaraktär kopplade till den verksamhet som museet hanterar. Verksmuseerna är intressanta ur ett principiellt perspektiv när finansieringen och organisationen av Trafikverkets museer diskuteras. Sammanfattningsvis kan sägas att verksmuseerna är små och lider av en otydlig ägarstyrning men också att stora, statliga satsningar genom århundraden finns bevarade och dokumenterade genom dessa museer som kan sägas vårda statens egenproducerade kulturarv.

## 2.6 Slutsatser

Arvet från sjöfarten och försvarets transportverksamhet kan anses långsiktigt tryggt genom två statliga myndigheter under Kulturdepartementet. I dagsläget ansvarar två myndigheter under Näringsdepartementet för statens samlingar från väg, järnväg och civil luftfart. Stiftelsen Tekniska museet har tidiga och teknik- och kulturhistoriskt mycket värdefulla vägfordon och flygplan. Statens museer under Kulturdepartementet kan ses som föredömen för hur samlingarna hos Trafikverket och Luftfartsverket bör hanteras. Utvecklingsbehoven är stora eller mycket stora för transportsamlingarna under Trafikverket och Luftfartsverket.

Följande kan konstateras:

- Samlingarna på Sjöhistoriska museet och Sveriges Järnvägsmuseum är av internationell toppklass.
- Samlingarna på Flygvapenmuseum, Arsenalen, Tekniska museet, Sveriges Vägmuseum och Luftfartsverkets samlingar är unika och av mycket hög nationell klass.
- Samlingarnas på de olika museerna är i storleksordningen 50-100 000 föremål per museum. Den väghistoriska samlingen och Luftfartsverkets samling är något mindre.
- Järnvägsfordons- och vägfordonssamlingarna är till omfång och antal stora och bör minskas (pågår).
- Stora utvecklingsbehov finns för långsiktig förvaring av hela det kulturarv som uppdraget omfattar; väg, järnväg och flyg.
- Sveriges Järnvägsmuseum behöver utveckla såväl lokaler som personal.
- Sveriges Vägmuseum saknar besöksanläggning och personal för större del av verksamheten
- Luftfartsverkets flygsamling saknar lokaler och anställd personal.
- En samordning så långt möjligt för bevarande och tillgängliggörande av transporterens kulturarv är möjlig och önskvärd både av ekonomiska skäl och för att säkerställa en god förvaltning av kulturarvet.
- Det finns goda förutsättningar för samarbete med arbetslivsmuseer.
- Ideell verksamhet används och kan utvecklas kring det transporthistoriska kulturarvet.
- Stora delar av det kulturarv som staten varit upphov till förvaltas av statliga myndigheter, verk och bolag under andra departement än Kulturdepartementet.
- Av historiska skäl varierar både samlingarnas innehåll och de ekonomiska förutsättningarna på olika museer.
- Externa intäkter, utöver statsanslagen, är, jämfört med flertalet statliga museer, anmärkningsvärt stora inom Statens maritima museer, Flygvapenmuseum och Tekniska museet.

**Tabell 2.9 Sammanställning över statliga anslag; kostnader för personal respektive lokaler; externa intäkter samt antal besökare år 2011 för museer med transporthistoriska samlingar som drivs av staten**

Museum	Total kostnad för staten mnkr	Personalkostn. mnkr	Lokalkostn. mnkr	Externa intäkter mnkr	Antal besökare
Sveriges Vägmuseum, Borlänge / Kjula	6,0	2,5	1,8	0,1	Ingen separat räkning
Sveriges Järnvägsmuseum Gävle / Ängelholm	33,1	19,6	7,7	5,5	98 200 varav i Gävle 51 500
Statens maritima museer (SMM)	113,7	105,4	69,1	131,0 <sup>1</sup>	1 570 000 varav 1 228 000 på Vasamuseet
Marinmuseum Karlskrona	Ingår i SMM	Ingår i SMM	Ingår i SMM	8,6 <sup>2</sup>	211 200
Sjöhistoriska museet Stockholm	Ingår i SMM	Ingår i SMM	Ingår i SMM	11,4 <sup>3</sup>	130 900
Flygvapenmuseum Linköping	41,2	10,0	18,4	10,7 <sup>4</sup>	142 000
Tekniska museet Stockholm	44,8	39,8	11,9	48,1 <sup>5</sup>	380 000

1. Varav 110,3 mnkr är intäkter för Vasamuseet.
2. Varav ca 4,2 mnkr i externa bidrag.
3. Varav ca 9,3 mnkr avgiftsintäkter för arkeologiska undersökningar.
4. Varav ca 2,0 mnkr i sponsring och medfinansiering.
5. Varav ca 13,0 mnkr från fonder, sponsring och medfinansiering.

### 3. Förutsättningar, regelverk och omvärldsanalys

#### 3.1 Vad styr museerna?

Sverige har till skillnad mot t.ex. Danmark ingen museilag. Den lagstiftning som finns att luta sig mot är indirekt för museerna och inskränker sig till lagen om kulturminnen (1988:950). "Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvar för detta delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter skall visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete skall se till att skador på kulturmiljön så vitt möjligt undviks eller begränsas ... I denna lag finns bestämmelser om ortnamn, fornminnen, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen samt om utförelse och återlämnande av kulturföremål".

Vanligen använder Svenska museer den internationella museiorganisationen ICOM:s definition som riktlinjer för verksamheten. "Ett museum är en icke vinstgivande, permanent organisation som tjänar samhällets utveckling och är öppet för allmänheten och som förvärvar, konserverar, undersöker, förmedlar och visar, i syfte att bibringa kunskap, bildning och glädje utifrån fysiska vittnesbörd om människan och hennes miljö". I den mån man kan tala om en officiell svensk version så har följande tillägg gjorts; "som museiinstitution räknas endast institution med anställd yrkesutbildad personal som tillsammans arbetar minst ett årsverke" (SCB, 1991). Dessutom krävs att museet är tillgängligt för allmänheten större delen av året samt att samlingar och verksamhet bör garanteras ett framtida bestånd. I praktisk tillämpning har det svenska tillägget alltmer spelat ut sin roll.

För museimyndigheterna under Kulturdepartementet ger instruktioner och regleringsbrev en garanterad statlig styrning och vissa stora stiftelser, som Tekniska museet, har genom statliga anslag, kunnat ges en central ansvarsuppgift. Trafikverket och Luftfartsverket har enligt kulturminneslagen ett ansvar för kulturarvet men absolut ingen skyldighet att driva museer. Det finns en medvetandegrad inom verken om samlingarnas värde men då det inte finns uttalade uppdrag från regeringen, och för Luftfartsverkets del saknas anslagsfinansiering, så saknas incitament till större investeringar utifrån behoven av ändamålsenlig förvaring eller ambitionen om ett så stort tillgängliggörande som möjligt. I Näringsdepartementets första förslag till instruktioner för Trafikverket föreslog dåvarande Banverket att ett åtagande att driva museiverksamhet skulle införas men detta förslag antogs inte i slutversionen.

Den nationella planen 2010-21 innebar en neddragning av det före detta sektorsanslaget med 40 %. Museiverksamheten finansierades till och med 2009 huvudsakligen från detta anslag. Trafikverket har inte längre något sektorsansvar och uppdraget att effektivisera och renodla verksamheten är tydligt, vilket innebär en allt hårdare prioritering mellan dagens akuta trafiksituation och morgondagens kulturarv. Dessa förutsättningar ger ryckighet och osäkerhet som är mycket ogynnsamma för både förvaltning och förmedling av kulturarvet.



Vid sidan om det som regleras i lagstiftning utgör den svenska museifloran en spretig och tämligen ostrukturerad företeelse. För fornlämningar, skyddade byggnader och kulturmiljöer finns en lagstiftning som hanteras av Riksantikvarieämbetet och länsstyrelserna men museernas samlingar har av naturliga skäl uppkommit mer spontant. Det gäller inte minst de statliga museernas. Där finns de nationalromantiska samlingarna från "fortiden" och bondesamhället som uppstod i slutet på 1800-talet, en bakgrund som oftast delas med läns museerna, och museer som tillkommit för att lyfta fram en nationell framåtanda från början av 1900-talet som Järnvägmuseum (senare Sveriges Järnvägmuseum) och Tekniska museet. I den andan uppstod senare även de övriga transporthistoriska museerna och samlingarna. Bland statens museer finns även konstmuseer som i det här sammanhanget inte tas upp närmare.

Riksantikvarieämbetet ska enligt myndighetsinstruktionen leda och samordna arbetet med att bygga upp kunskapen om bl.a. kulturföremål samt utföra vårdinsatser och konservering m.m. Hur det ska anpassas till museisektorn framgår emellertid inte då formella mandat saknas. En realistisk väg och en ambition är att verka stödande genom utbildning och kunskapsförmedling. För att främja, utveckla och stärka området samlingsförvaltning arbetar Riksantikvarieämbetet för att utveckla en infrastruktur för bättre kunskaps- och erfarenhetsspridning inom konserveringsområdet. Myndigheten strävar efter att utveckla samarbetet med och mellan museer och andra kulturarvsaktörer genom en fortlöpande dialog och samarbeten. Av naturliga skäl ligger Riksantikvarieämbetets - och för övrigt flertalets museers - kompetens på konservering och vård av äldre, tekniskt okomplicerade föremål. Specialiserade, tekniska samlingar, som dem som nu finns på Trafikverket och Luftfartsverket har krävt särskild kompetens som hämtats inom den egna verksamheten i de tidigare, statliga verken. Det har också inneburit att man har haft större eller mindre inslag av ideellt arbete även med samlingarna men faktiskt också att man behållit kunskap om hanteringen och användningen av äldre teknik, det vill säga haft ett aktivt förhållningssätt till samlingarna. Tekniska museet med sin omfattande uppgift kan rimligen inte förväntas ha resurser att ha expertkompetens inom alla tekniska områden. Sakkunskapen om innehållet i samlingarna är alltså stor inom Trafikverkets museer medan det finns utvecklingsbehov för vård och dokumentation.

### **Hur hanteras kulturarvsfrågorna i myndigheterna?**

Vare sig Trafikverket eller Luftfartsverket har en kulturarvspolicy. I Trafikverket ingår kulturmiljö- och kulturarvsfrågorna som en del av verkets miljöarbete. I det omfattas också andra frågor som är viktiga och i vissa fall centrala inom arkitektur, landskapsarkitektur, stadsbyggande och fysisk samhällsplanering. Trafikverket bedriver också ett utvecklingsarbete för att ta fram relevanta och förankrade målbeskrivningar inom samtliga miljöområden, även för kulturmiljö- och kulturarvsområdet. Den nationella samordningen av miljöfrågorna (inklusive kultur) sker från verksamhetsområde Samhälle som också har det funktionella ansvaret.

Transportinfrastrukturen påverkar kulturvärden i omgivningen men har även egna kulturvärden med ursprung från olika tidsepoker. Kulturvägar, väganknutna kulturminnen, alléer och broar är exempel på detta. I järnvägsmiljöerna finns också en rad kulturvärden, mest påtagliga är de fastigheter som ska hanteras i enlighet med förordningen om statliga byggnadsminnen (1988:1229). I Trafikverkets planerings-, projekterings- och underhållsarbete är kunskapsunderlag om infrastrukturens kulturarv väsentliga för att nå kostnadseffektiva resultat med rätt kvalitet i förhållande till miljökrav och transportpolitiska mål. Samarbetet mellan museerna och Trafikverkets övriga verksamheter har i detta sammanhang varit betydelsefullt. Trafikverket förvaltar sammanfattningsvis en betydande mängd kulturvärden från forntid till modern tid och har därför ett stort ansvar att tillvarata och utveckla dessa värden, bl.a. i enlighet med landskapskonventionen. Luftfartsverket har i dess nya roll med tillhandahållande av flygtrafiktjänst ingen naturlig förutsättning för någon form av kulturarvsarbete.

## 3.2 Internationell jämförelse

### Få museer för flera transportslag

Avgränsat till transportområdet finns nationella samlingar i flertalet europeiska länder, framför allt i nordvästra Europa, när det gäller väg och järnväg oftast under respektive statligt verk. Museer som omfattar flera transportslag är sällsynta. Verkehrshaus i Luzern, Schweiz, är ett framgångsrikt undantag. Museet är en stiftelse och kan närmast jämföras med Tekniska museet men med stark transportprofil. Museet tar emot över en miljon besökare om året, mycket beroende på satsningar på rymd och 3D-bio. Det gigantiska Deutsches Museum har i München en särskild anläggning för vägburen transport som efter utbyggnad med en estetiskt mycket tilltalande utställning blivit en besöksmässig besvikelse. Flyg och sjöfart visas i den ursprungliga museidelen med annan teknik liksom det finns en särskild filial för flyg.

Anmärkningsvärt stora besökstal har annars Auto & Technik Museum i tyska Sinsheim som närmast kan liknas vid ett kolossalt hotell för privata samlingar av allt som har med transport att göra. Anläggningen påminner mer om en mässas med mängder av nya och gamla fordon men besökstalen är i miljonklassen. Populariteten bygger mycket på spektakulära fordon med hastighetsrekord eller anknytning till kända personer. Trycket blev så stort att man öppnade en sidoverksamhet i närliggande Speyer. Ett transportmuseum öppnades redan 1897 i Budapest i den dåvarande dubbelmonarkin Österrike-Ungern. Museet finns kvar men har knappast utvecklats alls de senaste 50 åren.

De tekniska museerna i Europa har i allmänhet fordonssamlingar. Främst bland dessa är antagligen Deutsches Technikmuseum i Berlin, Technisches Museum i Wien och Science Museum i London. Det senare museet är också organisatoriskt överordnat det brittiska järnvägsmuseet. I Storbritannien finns också Museum of Scotland i Edinburgh med stora transportsamlingar och ett eget flygmuseum samt det nyöppnade Riverside Museum i Glasgow om resor och transporter i

Skottland som faktiskt är kommunalt, sannolikt det i särklass största kommunala transportmuseet i världen.

### **Satsningar på järnvägsmuseer**

Uppdelning av transportslagen i specialmuseer är det typiska för Europa. Nationella järnvägsmuseer organisatoriskt knutna till statliga järnvägsoperatörer eller infrastrukturförvaltare finns i alla nordiska länder, Holland, Tyskland, Frankrike, Spanien och Portugal. De finska, franska och holländska museerna är stiftelser men knutna till den statliga järnvägen på ett eller annat sätt. Endast National Railway Museum i York, som är en del av Museum of Science and Industry, och som är världens största järnvägsmuseum, ligger under sitt lands kulturdepartement. Museet har över 100 anställda. Under den senaste tioårsperioden har stora satsningar gjorts på många av järnvägsmuseerna, störst i Storbritannien, Holland och Norge där det handlat om motsvarande flera hundra miljoner svenska kronor. Bäst gensvar har nåtts på det holländska museet i Utrecht med en medveten satsning på ett underhållningskoncept. Besökstalen femdubblades. Investeringarna som gjorts i norska Hamar och tidigare i franska Mulhouse gav bättre besöksanläggningar men då verksamheten inte samtidigt fick mer resurser för driften gav det ingen större effekt på attraktionskraften. Noterbart är att det endast är på det brittiska museet det gjorts stora investeringar i magasin och vård av samlingarna.

Av Europas järnvägsmuseer är det norska museet mest jämförbart med det svenska. Norsk Jernbanemuseum ligger under Jernbaneverket och antalet anställda är endast något färre än på museet i Gävle. När det gäller samlingarna så är det bara museerna i Storbritannien och möjligen Frankrike som har likvärdig representativitet, kvalitet och storlek som den svenska. På samma sätt som i Sverige finns mängder av musei- eller turistjärnvägar som i befolkningstäta områden till och med drivs som medelstora företag med daglig trafik med historiska tåg. Det finns även bolag som bedriver chartertrafik med museifordon.

### **Vägmuseer i norr – privata bilmuseer**

Vägmuseer finns i de nordiska och baltiska länderna samt i Polen och Tyskland. I särklass störst är Norsk Vegmuseum, norr om Lillehammer som är en avdelning inom Statens vegvesen. Här finns en stor utställning, verkstäder och ett stort friluftsområde med bl.a. vägstation, gästgiveri och en vägtunnel. Finlands vägmuseum, Mobilia, öster om Tammerfors är en stiftelse, där Finlands vägverk, försvarsmakten, kommunen, företag och föreningar ingår, som satsat på magasinering av framför allt vägarbetsfordon men man har också en utställningshall där även privatägda fordon visas. I Danmark pågår uppbyggnaden av Danmarks Vej- och bromuseum i Holbæk (etapp 1 invigt 2011). Museet sorterar direkt under trafikministeriet men får bidrag från vägdirektoratet. Även på Island finns ett så kallat transportmuseum, delvis finansierat av Islands vägverk. I de tre baltiska staterna, Estland, Lettland och

Litauen samt i Polen finns vägmuseer med utomhusutställningar. Utöver dessa finns Das Deutsche Strassenmuseum i Gemersheim, grundat 1989, inriktat på väg- och vägtrafikhistoria. Gemensamt för vägmuseerna är att de tillkommit relativt sent och flertalet på initiativ från respektive nations vägtrafikmyndighet. Samtliga förutom Norsk Vegmuseum kan betraktas som små museer med förhållandevis blygsamma resurser. I synnerhet de nordiska museerna används aktivt för kulturmiljöfrågor kring vägen och har därmed ett bredare uppdrag.

För den enskilde medborgaren och för de allra flesta är bilen det fortskaffningsmedel som har betytt mest. Samtidigt är bilen privat. I takt med en produktutveckling med årsmodeller och internationell konkurrens som tog fart från 1930-talet blev det omöjligt för de tekniska museer som började samla på pionjärer från bilismens barndom att bygga vidare på en representativ samling. Bilmuseerna kom därför att bli privata utifrån eget intresse och personlig entusiasm i allmänhet kopplat till en förmögenhet. Stora, privata bilmuseer finns framför allt i USA men också det unika bilmuseet i Mulhouse, samma stad som på annan plats huserar Frankrikes järnvägmuseum, som blev statligt efter en osannolik uppgörelse med fackföreningen på det väveri där ägaren använt företagets vinster till att köpa veteranbilar. Det finns ett stort antal bilmuseer runt om i Europa men gemensamt för de allra flesta är att föremålen visas upp utan större ansträngning att sätta bilen i ett kulturhistoriskt sammanhang. Bilens utveckling kopplas inte till vägens. Speciellt för Tyskland är de anmärkningsvärt stora och imponerande märkesmuseerna för BMW, Mercedes Benz, Porsche och Volkswagen. Mercedes Benz investerade nyligen motsvarande närmare en miljard svenska kronor i ett museum inspirerat av Guggenheimmuseet i New York. Självklart kan man köpa vilken ny modell av Mercedes man vill i museet och man kan ha synpunkter på trovärdighet och användningen av museibegreppet men som varumärkesbygge är det en intressant jämförelse.

### **Civila flygmuseer i skuggan av de militära**

När det gäller flygsamlingar så har många militärhistoriska flygmuseer en stor attraktionskraft och en självklar position både som besöksanläggningar och kulturbärare. Det hänger samman med världskrigens påverkan på Europas befolkning och det historieberättande som är förknippad med krig och spänning. Större helt civila flygmuseer saknas. Man kan tycka att charterturismen borde ha väckt intresse för civilflyg med detta gäller inte själva flygmaskinen. Den tekniska utvecklingen av flygtekniken har huvudsakligen skett inom det militära flyget. Sedan rymden erövrades så har perspektiven på transporter genom luften breddats och samtidigt fått en högteknologisk spets. Air and Space Museum i Washington är ett av världens mest besökta museer. I Storbritannien finns många flygmuseer och flest trafikflygplan finns på flygplatsen Duxford där dock Imperial War Museums samlingar är publikdragaren.

Danmarks Tekniske Museum har den största flygsamlingen i Danmark, vilket inskränker sig till ett 30-tal flygplan. Av nordiska flygmuseer har Norsk Luftfartsmuseum i Bodö delat utställningen i en militär del och en förhållandevis stor civil del där satsningen dock varit väsentligt större på den militära. Försvaret

har, och visar även, en flygsamling vid Gardermoen flygplats men här finns även ett litet civilflygmuseum som drivs av SAS. På Arlanda driver också SAS ett litet museum som kallas ABA/SAS samlingarna. Inget av dessa museer visar flygplan i full skala. I Finland finns ett mindre flygmuseum vid Vanda flygplats som inte så lite påminner om Arlandasamlingarna fast med militärflyg och regelbundet öppethållande. Museet är tämligen okänt och har låga besökstal. Det holländska flygmuseet, Aviodrome (National Luchtvaart,) i Lelystad, Som visat både civil och militär flyghistoria men med tyngdpunkt på civilflyg, har nyligen varit nära konkurs trots fina samlingar i en tilltalande miljö. En privat intressent ser nu ut att driva museet vidare. Det som kan konstateras över hela Europa är ett stort personligt och ideellt engagemang från ett mäktigt antal flygintresserade personer, vilket mycket påminner om det järnvägshistoriska engagemanget.

### 3.3 Vad är ett rimligt skydd för kulturarvet?

#### Uppdrag och resurser

Reglerna enligt ovan är således relativt övergripande och ger stort tolkningsutrymme och möjlighet till nedprioritering över tid, i synnerhet på museer där de inte utgör eller är en del av kärnverksamheten. Kännetecknande för museer som inte styrs av instruktioner eller stiftelseurkunder är en ryckighet i samlingarnas uppbyggnad beroende på resurser och intresse som varierar över tiden. Det föreligger alltid en risk för improvisation och ad hoc mässigt beslutsfattande när ett tydligt uppdrag saknas. Det gäller i synnerhet skydd och representativitet i samlingarna men även valet av den historia som ska förmedlas till allmänheten.

Det finns på Trafikverkets museer och i synnerhet inom de ideella transportmuseiverksamheterna en mycket hög ämneskunskap men samtidigt brister när det gäller att sätta ämnet i relation till den övriga samhällsutvecklingen. Det finns en tendens att överskatta betydelsen av föremål och händelser som i sin tur leder till för stora samlingar och samtidigt bristfällig dokumentation då motiv för bevarande inte avkrävts i tillräcklig utsträckning.

På Sveriges Järnvägsmuseum arbetar man sedan ett tiotal år med bevarandeplaner och insamlingspolicy finns. På museet bedrivs också viss forskning kring ytbehandling med äldre metoder och material. På Sveriges Vägmuseum finns stor ämneskunskap knuten till en person och expertfunktion som oregelbundet utnyttjas inom Vägverket och senare Trafikverket.

Ett stort digitaliseringsprojekt pågår på Sveriges Järnvägsmuseum och även delar av vägsamlingarna är digitaliserade. Detta gynnar tillgängliggörandet och på sikt blir den geografiska placeringen av arkiv och fotografier mindre viktig och hanteringen av original kan minska, vilket minskar risken för skador på grund av frekvent användning. Detta gynnar också samlokalisering av vissa delar.

Förbättringsåtgärder eller akutinsatser måste förhandlas inom Trafikverket i konkurrens med stora behov inom andra ansvarsområden. Vad som är ett rimligt

skydd är svårt att slutgiltigt fastställa men det är uppenbart att kulturavet från transportererna bör hanteras så likartat som möjligt som kulturarvet på andra, statliga, museer med tydliga krav på bevarandeförhållanden, dokumentation och tillgänglighet. Gallring har i samråden framhållits som oerhört betydelsefullt för en ändamålsenlig resursplanering. När det gäller det civila flyget saknas helt strategiska beslut om förvaltning av kulturarvet. Hyresåtagandet på Arlanda är en kortsiktig lösning inom staten.

Ett rimligt skydd för kulturarvet bör enligt Trafikverkets bedömning bestå av följande delar:

1. Ett tydligt uppdrag som innebär att uppgiften inte kan prioriteras ned för mer akuta insatser.
2. En grundläggande anslagsnivå som kan garanteras under många år som täcker verksamheten när det gäller skydd av kulturarvet, historiskt och samtida, och en del av kostnaden för att tillgängliggöra arvet fysiskt eller digitalt.
3. Fysiska anläggningar som är anpassade till uppgiften d.v.s. där anläggningarna är brandsäkrade, klimatanpassade, arbetsmiljöanpassade och inbrottskyddade.
4. Personal med verifierad kompetens att förvalta kulturarvet i form av vård och dokumentation men också expertkompetens för handhavande och brukande.
5. Fastställda insamlings- och gallringsplaner.

### **Hur bör museifastigheterna förvaltas?**

Förvaltningen av fastigheter för statliga museer varierar och det förekommer både marknadshyror och kostnadshyror. Författaren och kulturjournalisten Lena Svanbergs har i skriften *Leka marknad*, en rapport framtagen av ESO, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, beskrivit problemet. Det är dock svårt att förändra en vedertagen hyressättning. Då kostnadshyra tillämpas för större delen av de byggnader som Trafikverkets museer hyr internt inom Trafikverket och marken disponeras utan kostnad är det viktigt att inte skapa merkostnader som omintetgör möjligheten att utveckla verksamheten mot framför allt ett ändamålsenligt skydd för samlingarna. Samtidigt är det nödvändigt att det inte finns dolda kostnader som kan orsaka nya problem på sikt. Det är således viktigt att behålla modellen med självkostnadshyra där det är möjligt.

I den översyn av statens fastigheter som nyligen gjorts i bland annat betänkandet *Staten som fastighetsägare och hyresgäst* (SOU 2011:31) framgår att det på sikt är önskvärt med en större koncentration av det statliga fastighetsinnehavet. Det är då rimligt att tänka sig att de fastigheter som nu ägs av Trafikverket och som disponeras för museiändamål överförs till Statens fastighetsverk. Järnvägsspåren bör i sådant fall hanteras i särskild ordning, sannolikt genom att Trafikverket ges servitut på spåren och fortsätter att förvalta desamma.

### 3.4 Hur bör kulturarvet användas på 2000-talet?

Utvecklingen av museiverksamhet bör följa samhällsutvecklingen och kommande generationers förändrade sätt att tänka och agera. Det kommer sannolikt innebära att samlingar och kunskap i högre utsträckning än idag förvaltas och görs tillgängliga på Internet och i mobiltelefoner, i databaser och via nya tekniska lösningar. Det bör innebära att utställningar blir mer interaktiva och att museer kan utnyttja varandras kompetens på ett enklare sätt och på distans. Det stora intresset för historien och för minnen kommer sannolikt att bestå men ha olika fokus över tid.

Det kommer att vara lika viktigt som tidigare att lära sig av historien när vi tar till oss ny kunskap och för dialog om samhällsutvecklingen. Museerna bör stå för ett lustfyllt lärande, vilket modern pedagogik lägger stor tyngdpunkt på. Både Riksantikvarieämbetet och Tekniska museet lyfter fram utvecklingsperspektivet som centralt för en relevant museiverksamhet. Andra tydliga samhällstrender är att utveckling och dialog sker på nya sätt i sociala nätverk (Facebook, Twitter, Wikipedia) och över generations-, klass- och landsgränser. Även här bör museerna kunna fylla en viktig samhällsfunktion med sitt öppna koncept.

Samtidigt utgör samlingarna, de fysiska vittnesbörden, en förutsättning för alla former av trovärdig kunskapsförmedling. Inget kommer inom överskådlig tid att överträffa den rika upplevelse som originalföremålen kan ge. Brukandet av kulturarvet i form av användning eller trafik av vissa delar av samlingarna är därför en central del i ett lustfyllt lärande.

#### **Transport Science Center**

Trafikverket har i dialog med akademien, näringslivet och offentlig sektor tagit fram ett koncept för att ta vara på de möjligheter som uppstår i mötet mellan forskning, allmänhetens nyfikenhet, produktutveckling och historia. Projektet startade efter en utredning om utveckling av Sveriges Järnvägsmuseum (2009) och går under namnet Transport Science Center. Samordningen med museiverksamhet övergavs efter en intresseanalys med tänkbara intressenter.

I dag finns en möjlig placering för ett nationellt Transport Science Center i Albano i Stockholm där KTH, Karolinska sjukhuset och Stockholms universitet planerar att öppna ett gemensamt forskningscenter med fokus på transportforskning. Samtidigt har man kunnat konstatera att förutsättningarna där inte är goda för en publik anläggning med ett stort antal besökare. Kundgrupperna som verksamheten i huvudsak är tänkt att vända sig till är gymnasister, studenter, forskare samt företrädare för myndigheter, företag och transportnäringen, vilka alla aktivt deltar i samhällsbyggnaden.

Med en sådan sammansättning är det naturligt att samverka med besöksnäringen som tekniska museer, transportmuseer och andra science centers för medborgardialogen. Ett nationellt Transport Science Center blir också en plats där parterna kan genomföra lanseringar av nya produkter och tjänster, möta kunder och genomföra arrangemang kopplat till transportsektorn. Idén bygger på

att de problem som vi står inför i bygget av det långsiktigt hållbara samhället ska tas om hand i samverkan mellan det offentliga, akademien och näringslivet. Denna s.k. "svenska modellen" har också stor möjlighet att bli plattformen för näringslivet att tillsammans med kunderna ta fram lösningar på de problem som det offentliga definierar.

Med bildandet av ett Transport Science Center skapas ett gemensamt skyltfönster för Sverige där alla deltagande aktörer får en utmärkt möjlighet att tillsammans eller var och en för sig visa vad man har åstadkommit och vad som är aktuellt för att skapa det framtida trafikslagsövergripande, miljövänliga, energieffektiva och hållbara transportsystemet till nytta för alla medborgare. Diskussioner med intressenterna pågår om i vilken form och på vilket sätt som verksamheten skall drivas.

### 3.5 Slutsatser

Den museistruktur vi har i dag har inte uppkommit genom noggrann planläggning utan har uppstått spontant där det funnits behov eller önskemål under en viss tidpunkt. I dag kan vi tycka att det är fel eller orättvist. Det finns ingen lagstiftning som tvingar verksamheter att ta ett ansvar för kulturarv och i synnerhet inte att driva museer. Museer brukar även internationellt sett hänvisa till ICOM:s museidefinition som riktlinje för verksamheten. Kulturminneslagen är bara avsedd som skydd för fornlämningar och utförelse av kulturhistoriskt värdefulla föremål.

Strukturen för transportmuseer är tämligen likartad i norra Europa där samlingar och verksamhet uppstått inom själva näringen. Detta är särskilt tydligt i Norden där de statliga verken haft eller har ett stort ansvar.

Följande kan konstateras:

- Kulturminneslagen är inte tillämpbar för skydd av museisamlingar vilket gör att museisamlingar i Sverige i princip saknar formellt skydd för kulturarvet.
- I avsaknad av formellt skydd bör ICOM:s museidefinition tillämpas på hanteringen av de transporthistoriska samlingarna.
- Ett statligt åtagande är nödvändigt för ett långsiktigt skydd av kulturarvet från transportområdet.
- Den svenska museistrukturen har uppstått spontant, dels som en reaktion mot industrialiseringen och dels som en stolthet över densamma.
- Museer med transportprofil över hela Europa har en stark, nationell prägel och ett fokus på teknisk utveckling.
- Det finns förhållandevis få museer som omfattar större samlingar från flera transportslag i Europa. Endast Deutsches Museum är helt statligt.
- Flertalet järnvägmuseer har hög ålder och drivs med någon koppling till sitt lands statliga järnväg. De är förhållandevis populära och i många länder har stora satsningar gjorts. Samlingarna är mycket omfattande.



- Väg museer finns företrädesvis i norden, Baltikum, Polen och Tyskland. Samtliga utom det tyska har en mycket stark koppling till sitt lands vägverk. Besökstalen är låga. Museerna används i respektive myndighets kulturmiljöarbete.
- Bilmuseer är privatägda och har mycket stort fokus på den publika delen. Föremålsvård förekommer endast i begränsad utsträckning.
- Det militära flygarvet är dominerande och prioriterat framför civilflyg. Det finns inga större flygmuseer i Europa med enbart civila samlingar.
- I Europa har staten direkt eller indirekt huvudansvaret för samlingarna från väg och järnväg.
- För fastigheter som ägs av staten och som används för museer som ägs och drivs av staten bör självkostnadshyra tillämpas. Detta är möjligt för det som i dag utgör Trafikverkets museer.
- För att följa med i utvecklingen in på 2000-talet måste den publika verksamheten utvecklas i samverkan med andra aktörer.
- Ett transport science center skulle vara ett mycket värdefullt tillägg till den statliga museiverksamheten för transporter.
- Ett rimligt skydd för kulturarvet bör enligt Trafikverkets bedömning bestå av följande delar:
  - Ett tydligt uppdrag,
  - En grundläggande anslagsnivå,
  - Fysiska anläggningar som är anpassade till uppgiften
  - Personal med verifierad kompetens,
  - Fastställda insamlings- och gallringsplaner.

## 4. Trafikverkets förslag

### 4.1 Överföring till Kulturdepartementet ger ett ökat skydd för samlingarna

Trafikverkets förslag är att

- Trafikverkets museer och Luftfartsverkets samlingar förs över till Kulturdepartementets ansvarsområde för ett ökat skydd av kulturarvet.
- Fördjupade underlag motsvarande en "due diligence" (företagsbesiktning) tas fram inför övertagandet i samråd med den nya huvudmannen.
- Samverkansavtal tecknas mellan Trafikverket och den nya huvudmannen för förvaltning av fastigheten (tills ett eventuellt övertagande av Statens Fastighetsverk), järnvägsspåren samt särskilda frågor som berör kompetens och fortsatt insamling inom transportområdet.
- Uppdraget till den nya huvudmannen föreslås få följande lydelse: "Bevara och utveckla kulturarvet från väg, järnväg och flyg samt bygga upp kunskap om detta. Det ska ske genom att verksamheten, vårdar, förtecknar och bearbetar de samlingar som anförtrotts verksamheten och som därigenom berikas. Samlingarna ska göras tillgängliga på ett för allmänheten lämpligt sätt. Verksamheten ska också arbeta med bevarande och brukande av historiskt värdefulla fordon".

#### Bakgrund och motiv till förslag

Huvuduppgiften för Trafikverket i uppdraget har varit att föreslå ett långsiktigt skydd för kulturarvet från transportområdet som för närvarande inte omfattas av lagstiftning. Vi menar att bevarande, kunskapsuppbyggnad och tillgängliggörande bör hållas samlat så långt möjligt. Det är vår bedömning att Trafikverket svårt kan ställa rätt krav eller ge rätt stöd till en ändamålsenlig museiverksamhet. Trafikverket har konstaterat underfinansiering av verksamheten men samtidigt inte kunnat prioritera de åtgärder som bedömts nödvändiga på grund av att ett tydligt uppdrag från regeringen för museiåtagandet saknats. Med det huvuduppdrag som Trafikverket har, att ansvara för långsiktig planering av transportsystemet samt drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, är risken alltid överhängande att kulturarvet inte kan prioriteras på grund av akut uppkomna behov eller krav i den övriga verksamheten. Osäkerheten och det ständiga ifrågasättandet innebär i sin tur en omöjlighet för museerna att utveckla verksamheten på ett systematiskt och effektivt sätt. Med dagens uppdrag och anslagsnivåer kan Trafikverket inte utveckla museiverksamheten utifrån kända behov. Den 40 % neddragningen av det så kallade sektorsanslaget fr.o.m. 2010 och avskaffandet av ett sektorsansvar som fanns hos tidigare Banverket och Vägverket visar med all tydlighet ett minskat utrymme och en förminskad roll för museerna. Luftfartsverket har genom ombildningen till LFV blivit fullt ut

avgiftsfinansierat och kan inte enligt gällande regler förena tillhandahållandet av flygtrafiktjänst med museiverksamhet. Med utgångspunkten att båda verken ryms under Näringsdepartementet skulle ett alternativ kunna vara att Trafikverket fick ansvar även för flygsamlingen med en utökad anslagsram förenat med ett tydligt uppdrag från regeringen. Detta ligger dock inte i linje med en renodling av statliga myndigheters uppdrag.

Det är både Trafikverkets och Luftfartsverkets bedömning att de museer med transportsamlingar som idag finns under Kulturdepartementet erbjuder ett långsiktigt skydd för samlingarna. Dessa organisationer har ett tydligt uppdrag, en över tiden stabil resurstilldelning som tillsammans med en mycket driven publik verksamhet har inneburit att samlingarna i huvudsak kan förvaltas och visas upp på ett tillfredställande sätt. Inom Kulturdepartementet finns även särskilda regler för avyttring av föremål vilket saknas inom andra områden. Inom Kulturdepartementet ingår Statens maritima museer och Statens förvarshistoriska museer, som erbjuder ett skydd för samlingarna och ett föredömligt tillgängliggörande. Detta gäller även för stiftelsen Tekniska museets samlingar av tidiga fordon genom att en relevant urkund finns och att det är möjligt att för äldre stiftelser ta emot anslag. Det vore önskvärt och rimligt att staten på ett så likartat sätt som möjligt tar ansvar för det kulturarv från transportområdet som hittills förvaltats av ett antal statliga verk.

### **Möjliga driftformer under Kulturdepartementet**

Det har även i andra sammanhang framförts förslag om att överföra Sveriges Järnvägsmuseum till Kulturdepartementet analogt med styrningen av centrala museer inom andra områden. Mot detta har talat att verksamheten varit för liten, att det inte funnits någon naturlig, befintlig, museimyndighet att placera verksamheten i, att antalet museimyndigheter redan är för många samt att den specialistkunskap som fanns och finns i SJ eller Banverket varit till nytta för museet, liksom att museet kunnat användas av det verk som varit huvudman. Med den renodling av myndighetsuppdragen som nu pågår inom staten finns anledning att ompröva det ställningstagandet. Den samlade museiverksamheten för väg, järnväg och civilflyg är mer omfattande. Trafikverkets uppdrag är förändrat jämfört med Banverkets och Vägverkets som innehöll det så kallade sektorsansvaret omfattande flera operativa och opinionsbildande inslag. Avregleringen av statlig verksamhet har också medfört att myndighetsuppgifterna inom transportnäringen är mer avgränsade. Trafikverket har dessutom ett mycket stort effektiviseringsbeting de närmaste åren för att kunna avsätta medel för en bättre kapacitet och kvalitet i framförallt järnvägssystemet.

Ett framgångsrikt museiarbete kräver ett tydligt uppdrag som över tid bedöms svårt att förena med regeringens mål med Trafikverket. På Kulturdepartementet finns beställarkompetens och en mycket god insikt i de förutsättningar som krävs för att kunna förvalta kulturarvet på ett betryggande sätt över tiden. Om regeringen fattar beslut om nytt huvudmannaskap under annat departement är det viktigt att säkerställa ett fortsatt kompetensutbyte mellan Trafikverket och den nya huvudmannen. Det kan gälla kulturhistorisk kompetens vid utrednings- eller informationsarbete och omvänt trafikspecifika krav som kan komma att

ställas på museiverksamheten. För detta bör särskilt avtal tecknas mellan Trafikverket och en ny huvudman.

Vid en överföring till Kulturdepartementet förefaller tre organisatoriska alternativ vara möjliga. Närmast till hands kan vara att inrätta en ny myndighet för förvaltning och tillgängliggörande av kulturarvet från den mark- och luftburna trafiken. Detta förordas också av Riksantikvarieämbetet och Luftfartsverket. Fördelar med en sådan lösning är den tydliga avgränsningen i uppdraget och de naturliga förutsättningar som finns för att teckna avtal mellan en ny myndighet och Trafikverket samt möjligen Luftfartsverket. Samtidigt skulle det bli en förhållandevis liten myndighet där de administrativa kostnaderna kan vara betungande och sårbarheten ökar. Trafikverket har hittills sett stora effektiviseringsvinster inom bl.a. administrationen vid bildandet av verket från två redan mycket stora verk. Mot bakgrund av detta är det svårt att tro att inte vinsterna är stora även inom kulturområdet. Några detaljerade utredningar har dock inte genomförts. Bildandet av den nya servicemyndigheten kan ta vara på en del av dessa möjligheter. I sammanhanget bör framhållas att det i Kulturutredningens betänkande (SOU 2009:16) framhölls att en koncentration av museimyndigheterna är önskvärd. Inför en sådan, möjlig, förändring kan det vara rationellt att till dess hålla trafikarvet fristående i en egen verksamhet.

En möjlig huvudman bland befintliga myndigheter skulle kunna vara Statens maritima museer, vilket skulle kräva en förändring av uppdrag och namn för en myndighet, som hittills varit mycket framgångsrik. Statens maritima museers uppdrag är maritimt mer än sjötransporthistoriskt med en vision att 2015 vara Europas ledande kraft för ett levande maritimt kulturarv. Statens maritima museers egen bedömning är att en sammanslagning svårligen är förenlig med myndighetens vision och nuvarande uppdrag. Statens maritima museer menar vidare att samordningen av verksamheterna inte skulle leda till några stora effektiviseringsvinster.

Ett annat alternativ är att stiftelsen Tekniska museet skulle driva museiverksamheten inom ramen för ett avtal med staten och särskilda anslag. Ägandet av samlingarna skulle då kvarstå i staten. Med samordning av den kompetens som finns inom Tekniska museet, Trafikverkets museer och Svensk flyghistorisk förening skulle sannolikt stora samordningsvinster kunna göras för hanteringen av samlingarna, samt för utveckling av den publika verksamheten. För en självständig stiftelse utgör emellertid ett åtagande en ansenlig risk då det skulle vara en relativt sett stor och ekonomiskt krävande verksamhet som tillfördes den befintliga verksamheten. Det bör framhållas att överföringen av Telemuseums samlingar till Tekniska museet som skedde med otillräcklig finansiering inte får upprepas.

Före en överföring till Kulturdepartementet är det viktigt att noga gå igenom samlingarnas status, studera utvecklingsmöjligheter av den publika verksamheten och att syna de ekonomiska underlagen, det vill säga göra en så kallad due diligence. Riksantikvarieämbetets bedömning är att det på sikt bör vara möjligt att ta vara på synergier genom en konsolidering inom museisektorn men att det på kort sikt finns fördelar med en självständig organisation antingen som egen myndighet eller samordnat med Tekniska museet om det senare ställer sig

positivt till detta. I båda fallen är ämbetets syn att skyddet för samlingarna är tillfredsställande. Ämbetets bedömning är vidare att förvaltning av kulturarv och tillgängliggörandet av detsamma bör hållas samman och fortlöpande utvecklas i en aktiv dialog där historien tas till vara i samtidsdebatten, något som också betonas av Tekniska museet och Statens maritima museer. Även om ämbetet ser fördelar med att Trafikverket behåller ansvaret och därmed den starka kopplingen till den egna sektorn kan man även se fördelar med det fokus på kärnfrågan i museiverksamheten som en överföring till kultursektorn bedöms ge.

Oavsett organisation är Trafikverkets bedömning att det är effektivt att driva museerna med hög grad av självständighet, starka egna varumärken och ett eget ekonomisk ansvar. Den befintliga resultatenhetsmodellen vid Trafikverkets museer kan med fördel användas som modell för styrningen inklusive Luftfartsverkets samling som kan drivas självständigt men på grund av sin begränsade omfattning bör ingå i samma organisation som Trafikverkets museer.

Om staten skulle välja att behålla verksamheten under Näringsdepartementet kan samma resultat delvis uppnås om ett uttalat uppdrag ges åt Trafikverket med särskilt museianslag. Den planerade renodlingen av Trafikverkets uppdrag genomförs i detta fall inte fullt ut.

**Tabell 4.1 Trafikverkets bedömning av driftformer**

Alternativ	Skydd av kulturarv	Finansiering	Kostnads-effektivitet	Kom-petens	Mervärde för huvudman	Kommentar
Kvar i Trafikverket med tydligt uppdrag	++	++	+++	++	+	Synergier i Trafikverket men motverkar statens målsättning om renodling.
Egen myndighet inom Kulturdepartementet	+++	+++	++	++	o	Tydligt uppdrag och direkt finansiering men kräver avtal för mervärden.
Införlivning i Statens maritima museer	+++	++	++	+++	-	Synergier för vård av samlingarna men stor förändring av fungerande myndighet
Förvaltning hos Tekniska museet	+++	++	++	+++	+	Synergier men stort åtagande innebär risktagande för en stiftelse

### Förkastade alternativ; stiftelse, bolag eller förening

I de interna utredningar som har gjorts inom Banverket och Trafikverket har en rad alternativa driftformer studerats och jämförts med lösningar världen över. Nordiska museet och Tekniska museet är, liksom flera läns museer, stiftelser. När den nya stiftelselagen trädde i kraft 1996 blev det inte längre möjligt att bilda stiftelser som är beroende av årliga driftsanslag. En stiftelse för transporterernas

kulturarv skulle för att drivas på befintlig nivå kräva ett stiftelsekapital i miljardklassen. En stiftelse blir också låst till ändamålsparagrafen, varför den inte kan anses förenlig med en föränderlig omvärld. Därför kan en sådan lösning inte förordas.

Inget statligt och endast två läns museer, Smålands museum (Växjö) och Västerbottens museum (Umeå), drivs i bolagsform. Kungliga Dramatiska Teatern, Kungliga Operan och Göteborgsoperan är annars exempel på kulturinstitutioner som drivs som aktiebolag. En idé som har anförts har varit att bolagisera den publika delen men låta verksamheten med samlingar och kunskap vara anslagsfinansierad. En delning skulle dock vara direkt olämplig för en så pass liten verksamhet. Det finns även uppenbara beroenden mellan samlingar och tillgängliggörande på museer. Staten bör ta ett huvudansvar för samlingarna och kulturarvet men även svara för ett grundläggande tillgängliggörande. Självfinansieringen i den publika verksamheten kommer med stor sannolikhet inte kunna bli högre än 30 – 40 %, varför bolagsformen blir onaturlig. Internationellt sett är det främst flygmuseer som drivs som bolag. Ett exempel är det holländska, Aviodrome – Nationaal Luftvaart, som nyligen varit nära konkurs.

Många, små, arbetslivsmuseer drivs av ideella föreningar men även några större museer som Kulturen i Lund och läns museet på Gotland. Verksamheten styrs av stadgar och praxis. De större museer som utövar viss näringsverksamhet måste registreras i handelsregistret och står under handelsregisterlagen beträffande säte, namn och styrelse. Styrelsemedlemmarna har ett strikt personligt och ekonomiskt ansvar. För föreningsformen är den samlade verksamheten i Trafikverket och Luftfartsverket för stor för en sådan driftform. Två exempel finns från utlandet där statliga samlingar lämnats över till föreningsformen för driften, järnvägsmuseerna i South Australia (Adelaide) och Österrike (Wien genom Tekniska museet). Museet i Adelaide är nu åter i delstatlig regi medan de österrikiska samlingarna utsatts för kraftigt förfall på grund av glädjekalkyler och bristande resurser.

## 4.2 Samlokalisering och koncentration ger kostnadseffektivitet

Trafikverkets förslag är att

- Förvaltningen av kulturarvet för väg och järnväg får sitt säte i Gävle. Med viss verksamhet i Kjula, där huvuddelen av den vägghistoriska samlingen förvaras, skulle detta utgöra ett Sveriges trafikhistoriska arv som även kan tillhandahålla specialistkompetens för den flyghistoriska verksamheten.
- Den publika verksamheten för väg- och järnväg ska finnas i Gävle. Möjlighet för kompletterande publik verksamhet i form av arrangemang vid vissa tillfällen ska finnas i Kjula.
- Utifrån gjorda utredningar förbereds för att bygga upp en publik verksamhet med bredare profil i Gävle, eventuellt med koppling till ett nationellt Transport Science Center i Stockholm i samverkan med KTH, högskolan i Gävle, näringsliv samt regionala och lokala aktörer.
- All flyghistorisk verksamhet koncentreras till Skavsta flygplats där en tillfällig hangar byggs om till ett civilt luftfartsmuseum.
- Museiverksamheten uppdras att finna former för vidare utveckling av den publika verksamheten genom samverkan med andra intressenter.

### Bakgrund och motiv till förslag

Med en samordnad verksamhet för vård och kunskapsuppbyggnad av transporternas kulturarv finns stora fördelar även för förmedlandet. Kring de vägghistoriska magasinerna i Kjula och hangaren med flygsamlingen på Skavsta finns anledning att förvänta sig möjligheter och intresse att i privat regi driva publik verksamhet. Detta bör stimuleras utifrån den garanti som erbjuds med långsiktiga lösningar för samlingarna genom att staten svarar för hyra och en mindre personalstyrka. På Skavsta bör anställd personal finnas även för det publika arbetet.

Samordning för såväl vård och kunskapsuppbyggnad kring samlingarna som publik verksamhet utifrån den verksamhet som bedrivs på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle är effektiv, rationell och önskvärd. Det är inte ändamålsenligt att hantera eller visa en stor mängd flyg- eller vägmaskiner i Gävle, varför publik utveckling i Kjula och på Skavsta kan komplettera statens basverksamhet. Det är rimligt att Trafikverket tills vidare kvarstår som ägare till fastigheten i Gävle där utrymme finns för investering i de nya byggnader som krävs för ett tillfredsställande skydd av samlingarna. Redan under 2012 flyttas vägmuseets personal till Gävle vilket innebär att den personal som i dag arbetar på Sveriges Järnvägmuseum och Sveriges Vägmuseum i Borlänge tillsammans med viss förstärkning kan driva även en gemensam och utbyggd anläggning.

## **Sveriges trafikhistoriska arv – ett kunskapscentrum i Gävle**

Utifrån den verksamhet med samlingarna som Sveriges Järnvägsmuseum bedriver i dag på Norrtull i Gävle skulle ett kunskapscentrum med trafikprofil kunna byggas upp, för i första hand järnväg och väg men beträffande viss kompetens även för flyg, till exempel expertis för konservering, ytbehandling eller tillsyn av arkiv. Här finns redan föremåls- och fordonsmagasin för järnvägssamlingarna men också restaureringsverkstad samt skannings- och dokumentationsverksamhet som kan utvidgas. Verksamheten är lämplig att vidareutveckla mot en mer publik miljö för att möta både allmänhet, utbildningsinstitutioner, specialintresserade och forskare. Med en sådan anläggning kan betydligt mer av samlingarna göras åtkomliga för fördjupning, problematisering och dialog. Här kan också metoder och kunskap utvecklas som kommer den övriga publika verksamheten, liksom externa samarbetspartners, till godo. Området har spårförbindelse med Sörby Urfjäll där järnvägsutställningen finns, vilket bör utnyttjas för mer eller mindre regelbunden tågtrafik mellan de båda lokalerna.

## **Besökscentrum för markburen trafikhistoria på Sveriges Järnvägsmuseum**

I dag finns en 20 år gammal basutställning i Gävle i ett av lokstallen och fordonsmagasinet är öppet då och då. Besökstalen har ändå stigit från ca 40 000 år 2000 till ca 50 000 år 2011, ett acceptabelt besökstal för ett museum utanför storstadsregionerna. Intäkten per besökare från entréer och butik är dock jämförelsevis hög (över 30% av omsättningen 2011). Museet får bra betyg i besöksenkäter, mycket beroende på ett stort antal utåtriktade arrangemang med teater, lekar och pedagogiska program för barn. Basutställningen ger möjlighet att komma nära och in i en hel del vagnar och lok, en värdefull upplevelse.

Museets trafiktillstånd medger att museet kan bedriva tågtrafik över hela landet även efter beställning. Egenplanerad trafik genomförs i Gävles närområde men också dagsresor till museet från Stockholm och tillbaka. En hel del av samlingarna är digitaliserade och under 2012 planeras ca 50 000 poster, föremål och bilder, att tillgängliggöras via internet. Förutsättningarna är goda att bygga vidare på befintlig verksamhet men behov finns av förnyelse och renovering. Basutställningen måste byggas om och bli mer anpassad mot nutid och framtid och bli mer flexibel. Entrén är för trång under högsäsong och vid arrangemang. Stora möjligheter finns att öka självfinansieringsgraden med större butik och restaurang vilket också besökarna efterfrågar. Med järnvägssamlingen som bas skulle besöksanläggningen i Gävle kunna byggas ut med delar som är trafikslagsövergripande. Järnvägens kulturarv skulle i sådant fall kunna förstärkas med i första hand vägtrafikens historia. Stora markytor är idag dåligt utnyttjade vilket innebär en möjlighet för detta upplägg.

En större satsning kräver tillskott av medel i form av medfinansiering. Trafikverket, Region Gävleborg, Landstinget Gävleborg och Gävle kommun har inlett en positiv dialog för att undersöka möjligheterna att skapa ett attraktivt besöksmål. En möjlighet kunde vara att skapa en arena där även det lokala



maritima arvet kan inrymmas och på så vis skapa mervärden. Det är för tidigt att i detta sammanhang beskriva ambitionsnivå, investeringsvolym, intäktpotential eller värden för turism och regional utveckling. Här kan konstateras att det i Gävle finns förutsättningar med en verksamhet på attraktiv nivå i statens regi, stora markutrymmen och ett initialt intresse från flera parter att skapa en besöksanläggning med ännu högre attraktionsvärde.

### **Sveriges Vägmuseum på två orter**

Tidigare Vägverkets museum fungerade utmärkt som en introduktion till verkets myndighetsuppdrag och även för trafiksäkerhetsarbete och informations-spridning, såväl internt som externt. Ett alternativ hade kunnat vara att göra något motsvarande för Trafikverkets behov, vilket inte är uteslutet i framtiden.

Beslut är fattat om att lägga ned museiverksamheten i Borlänge. En naturlig lösning kunde då vara att utveckla publik verksamhet i anslutning till magasinen och vägstationen i Kjula. Utöver samlingarna finns intressanta fornlämningar i närheten, som runristningar och vikingatida brofästen, samt vackra, lågtrafikerade, vägar som inbjuder till självstudier. Den gamla vägstationen från 1930-talet, med relativ orörd exteriör och interiör från 1960-talet skulle kunna bli ett intressant arbetsplatsmuseum, som berättar om hur folkhemmet byggdes med nya vägar. Direkt i anslutning till vägstationen har också museet en stor grusgrop, som är mycket lämplig för demonstrationskörningar av större, tunga maskiner. Mot en etablering talar att Kjula ligger avsides även om det bara är en mil till Eskilstuna och att en publik anläggning i stort sett innebär att bygga ett helt nytt museum som utöver investeringar även kräver rejäla personalökningar, vilket innebär en väsentligt ökad totalkostnad för den samlade museiverksamheten. De närliggande och fordonsinriktade, Munktellmuseet i Eskilstuna och militärfordonmuseet, Arsenalen, utanför Strängnäs, utgör möjliga samarbetspartners men är samtidigt konkurrenter om samma målgrupper för i första hand medfinansiering.

Det är därför rimligt att permanent tillföra den publika delen från Borlänge till Sveriges Järnvägsmuseum, där byggnader och personal finns att bygga vidare på. Magasinen i Kjula bör i sådant fall ändå vara tillgängliga för specialintresserade och för fördjupning. Det är nödvändigt att minst behålla och helst utöka befintlig personalvolym här. En samlokalisering till Gävle är väsentligt billigare än att bygga på två ställen och personal kan samutnyttjas. Det är svårt att jämföra tänkta besökstal för de båda alternativen men med en publik anläggning för både väg och järnväg blir kostnaden per besökare definitivt lägre. Rimligen blir också kvaliteten högre i en gemensam anläggning än i två separata verksamheter. För att höja attraktionskraften och den pedagogiska förståelsen för vägtrafikens betydelse så skulle delar av Tekniska museets fordonssamling som i dag förvaras i magasin kunna visas på en sådan anläggning. Därmed skulle också ett mervärde skapas utanför Trafikverkets museer. Med de mest representativa fordonen från väg- och järnvägstrafik på samma plats finns goda förutsättningar för en attraktiv besöksanläggning som även kan generera samarbetspartners inom både näringsliv och organisationer för stora arrangemang.

Samlingarna i Kjula bör oavsett lösning bli mer tillgängliga för specialintresserade och skulle kunna visas i en delvis ny kontext. Intresset för arbetsredskap och maskiner ökar. Flertalet liknande samlingar är av naturliga orsaker i privat ägo. Området är utmärkt för demonstrationer och uppvisningar så fastigheten i Kjula bör vara intressant för specialarrangemang och som samlingsplats för privata intressenter, föreningar och företag, periodvis och vid enstaka tillfällen. Det som nu är Trafikverkets samling skulle kunna utgöra basen i en sådan konstruktion.

### **Ett nytt museum på Skavsta flygplats för Luftfartsverkets samlingar**

Civilflyget har en historia med starka privata intressen och samlingen har uppstått genom donationer till staten genom enskilda, föreningar och företag. Arlanda-samlingarna har byggts upp i samarbete med Tekniska Museet. Föreningen Flygmuseum i Sverige, Flygande Veteraner, Arlanda Flygmuseums Vänner samt Svensk Flyghistorisk Förening har, sedan Stiftelsen Aerospace trädde i likvidation 2002, tillsammans arbetat med att finna en långsiktig lösning för Arlandasamlingarnas organisatoriska tillhörighet och lokalisering. Då samlingarna hotas av avveckling fr.o.m. 1 januari 2013 från nuvarande lokal på Arlanda är frågan om den framtida lokaliseringen akut. Minimibehovet har ansetts vara en hangar med en golvyta av ca 4000 kvm. Tankar på att samordna den civila flygsamlingen med Flygvapenmuseets samlingar i Linköping har tidigare varit på tal, vilket hade varit i analogi med övriga, framgångsrika, flygmuseer i världen. Efter utbyggnaden av nya Flygvapenmuseum 2010 finns det inte längre plats för ännu en hangar. Att bygga en ny hangar i Gävle i anslutning till det som kan bli väg- och järnvägmuseum förefaller helt orealistisk av kostnads- och utrymmesskäl.

I det akuta läge som råder är fokus naturligtvis på att över huvudtaget rädda samlingarna. Ambitionen är att i anslutning till samlingarna bedriva publik verksamhet, med avlönad personal biträdd av ideell arbetskraft. Som framgått ovan har fyra orter tidigare utretts för placering av ett civilt flygmuseum. Lindarängen i Stockholm har en K-märkt hangar med stor flyghistoria men ligger i Stockholms frihamnsområde, vilket kommer att exploateras för bostäder 2018 enligt plan. Markpriset blir för högt. Aeroseum i Göteborg har inte utrymme för hela samlingen men är publikt sett ett spännande alternativ. Ur publik synpunkt är sannolikt Valhall Park i Ängelholm också ett bra alternativ, om de planer som finns för att utveckla området till ett besökscenter kan förverkligas, men det skulle krävas ett helhetsgrepp från ägarens, PEAB, sida som inte är givet. På Skavsta skulle samlingarna kunna visas och om flytt och årshyra kan finansieras så kan en utställningsverksamhet komma igång inom en relativt snar framtid. Stora delar av den ideella verksamhet som bedrivits på Arlanda bör av geografiska skäl ha goda förutsättningar att flyttas med.

En publik anläggning skulle kunna byggas upp kring den flyghistoriska samlingen och med stöd av en ombildad ideell förening drivs av staten. Planer på att bilda en stödförening för ett civilt flygmuseum på Skavsta är långt komna. Hyra, registrering och vård skulle vara ett helstatligt åtagande medan den publika delen

skulle kunna drivas med ett fåtal anställda i samverkan med stödföreningen samt privat finansiering och intäkter. Flygets attraktionskraft ligger främst i flyguppvisningar vilka lätt kan genomföras på flygplatsen i omedelbar anslutning till ett museum. Nyköpings kommun har i brev till Luftfartsverket framfört ett förslag om att teckna en avsiktsförklaring för ett civilt flygmuseum på Skavsta. Ekonomiskt stöd i form av marknadsföring har också utlovats av Nyköpings kommun i form av riktad reklam för ett marknadsvärde av ca 1 mkr/år till resenärer som använder flygplatsen och i Nyköpings turistguide.

Inom Arlandasamlingarna finns flera flygsimulatorer och en vindtunnel. Med dessa föremål och ett nära samarbete med t.ex. Teknikerskolan finns förutsättningar för att skapa ett besöksmål för en bredare publik. Flygplatsen är Sveriges tredje största med 2,5 miljoner passagerare 2011 och här finns Kustbevakningsflyget, Saab Support AB, Flygteknikerskolan, F11 museum, flera mindre flygbolag, flygklubb och Skavsta Flygplats AB, som tillsammans kan stötta ett civilt flygmuseum med flygexpertis. Denna flygmiljö med korta avstånd till alla aktörer, och med goda kommunikationer till stort publikunderlag är mycket ändamålsenlig för ett civilt flygmuseum.

Ett alternativ som nyligen tillkommit är Siljan Air Park i Leksand. Anläggningen består av en flygklubb, en tematisk by, ett museum och en samfällighet med nästan 50 fastigheter för flygklubbens medlemmar där var och en är avsedd att rymma en hangar för respektive fastighetsägares flygplan. I det relativt nybyggda museet förvaras och visas två av Tekniska museets äldsta flygmaskiner. Medlemmar från flygklubben används också för underhåll av de flygplan som fortfarande visas på Tekniska museet i Stockholm. Intresse och förslag att driva museiverksamhet kring Luftfartsverkets flygsamling har inkommit från Siljan Air Park, vilket dock skulle kräva uppförande av en ny hangar för museiändamålet. Kostnadmässigt torde det inte medföra någon avgörande skillnad mot att hyra och investera i en befintlig hangar på Skavsta men de branschorienterade synergier som finns där kan inte uppnås i Siljansnäs, varför Skavsta bör kvarstå som huvudalternativ. Det bör dock vara angeläget för ett civilt flygmuseum att etablera en långsiktig samverkan med Siljan Air Park för att stimulera det privata flygintresset.

Ingen finansiering finns i dagsläget för vare sig förvaring eller tillgängliggörande av flygsamlingen. Det ekonomiska utrymme som kan skapas är avgörande för val av plats och ambitionsnivå. Att driva publik verksamhet för flyget kräver således ytterligare investeringar för upprustning av den hangar som samtidigt fungerar som förvaring för samlingarna i form av publika ytor som bekvämlighetsutrymmen, personalrum, butik m.m. För avskrivningar och ett antal anställda behövs ett årligt anslag. Med hänsyn tagen till det stora ideella engagemang som finns i form av Svensk flyghistorisk förening och Arlanda flygsamlingars vänner finns det goda förutsättningar att med relativt liten budget driva ett självständigt museum.

### 4.3 Investeringar i befintliga anläggningar ger långsiktigt skydd för kulturarvet och ett ökat tillgängliggörande

Trafikverkets förslag är att

- Förbättra befintliga lokaler och uppföra nya magasin, verkstäder och publika utrymmen i Gävle och Kjula enligt tabell 4.2. Total investeringsvolym ca 98,4 mnkr och en årskostnad på ca 8,1 mnkr. Investeringar och upprustning av anläggningarna ska vara färdigställda senast 2015 vad gäller det fysiska skyddet av kulturarvet.
- Trafikverket behåller fastigheterna i Gävle och Kjula för uthyrning till den nya huvudmannen. Trafikverket Fastighet kvarstår som förvaltare och genomför investeringar och tar ut hyra i enlighet med befintlig princip om självkostnadsnivå. När Fastighetsverkets nya roll är fullt utvecklad bör övervägande ske om överföring till detta verk.
- Eftersatt underhåll åtgärdas och Järnvägsspåren i Gävle rustas upp innan överföring av museiverksamheten till annan huvudman.
- Ansvaret för spåranläggningen i Gävle bör även på lång sikt kvarstå i Trafikverket och ekonomiskt skiljas från finansieringen av museiverksamheten.
- Rusta upp den hangar som hyrs på Skavsta för anpassning till publik museiverksamhet i förhandling med hyresvärden. Total investeringsvolym ca 10 mnkr och en årskostnad på ca 0,7 mnkr.
- Uppföra en basutställning för ett nytt luftfartsmuseum i hangaren.

#### Bakgrund och motiv till förslag

Vi har kunnat konstatera att det behövs omfattande investeringar i befintliga lokaler, viss hyra av ytterligare utrymmen samt uppförande av nya byggnader. Det är viktigt och nödvändigt att samordna detta så långt möjligt. En långsiktig säkring av kulturarvet från transport-området kräver i första hand ändamålsenliga magasin och förvaringsutrymmen men också kompetent personal samt gallrings- och insamlingsplaner. Den effektivisering som har genomförts på Trafikverkets museer genom avveckling av publika verksamheter i Borlänge och Ängelholm kan ge utrymme till de investeringar som kan garantera skyddet av vägens och järnvägens samlingar. För bästa möjliga effekt bör utgångspunkten vara de lokaler som i dag finns vid Sveriges Järnvägsmuseum. Fastigheten förvaltas i dag av Trafikverket fastighet som kan svara för genomförandet mot en höjd hyra. Behov i form av eftersatt underhåll bör åtgärdas innan ett byte av huvudman. Detta framhålls som särskilt viktigt vid samråden. För flygsamlingarna krävs ett engångsanslag dels för att flytta samlingarna från Arlanda och dels för en anpassning för publik verksamhet på Skavsta.

## **Järnvägsfastigheterna i Gävle kan utvecklas till ändamålsenlig förvaring och ökat tillgängliggörande**

Merparten av de järnvägshistoriska samlingarna förvaras inomhus i före detta lokstallar och verkstäder på två fastigheter i Gävle. Det har genom åren varit ett återkommande problem med vattenintrång men tjocka tegelväggar har ändå erbjudit ett förhållandevis stabilt klimat. De befintliga magasinslokalerna på i Gävle är möjliga att bygga vidare på. De disponibla områdena på vardera ca en hektar och med byggnadskomplex på närmare 20 000 kvm kan förädlas och byggas till för ett modernt och attraktivt bevarande som också kan medföra ett väsentligt ökat tillgängliggörande. Med spår in i byggnaderna som är anslutna till rikets spårnät är det enkelt att flytta fordon in och ut. Otäta portar har varit ett bekymmer men är lätt åtgärdat. Fordonsavveckling pågår. Förutsättningar för utlån är goda genom ideella museiföreningars intresse. Fordonen kan anses ha en nöjaktig förvaring i befintliga byggnader. Däremot behövs anpassade, klimatstyrda lokaler för föremål av olika material samt arkiv och framför allt fotografier. För mindre ömtåliga fordon räcker kallförvaring i så kallade lokhus, korrugerade plåtmoduler över befintligt spår. Mark, spår och material finns för att uppföra kallförråd för främst godsvagnar. Det kommer under överskådlig tid att finnas möjlighet till extern inhyrning i lokstall eller fordonshallar på annan ort.

Att flytta samlingarna från Gävle ter sig ekonomiskt oförsvarbart liksom det i dagsläget inte finns några befintliga lokaler tillgängliga. I sammanhanget bör också poängteras att även de helt publika utställningslokalerna, både befintliga och eventuella nya, samtidigt utgör förvaring för ett flertal av de mest värdefulla och utrymmeskrävande föremålen. Utöver investeringar i lokaler är det rimligt med ökade resurser för dokumentation, vård och forskningssamordning.

Sedan de publika verksamheterna i Ängelholm och Borlänge inte längre drivs av Trafikverkets museer är det endast på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle som det finns en åretruntöppen besöksanläggning. Där finns behov av större hallar för moderna fordon, ny entré med utökade bekvämlighetsutrymmen samt utställningsverkstad. Förslag finns framtagna. Det är rimligt att den besparing som görs på att inte driva publik verksamhet i Ängelholm och Borlänge huvudsakligen används till investeringar i ändamålsenliga lokaler för långsiktig förvaring och tillgängliggörande av samlingarna. De publika behoven skulle också kunna tillgodoses och ingå i samfinansiering av en ny, större, besöksanläggning (se avsnitt 4.5 om utveckling, samverkan och mervärden nedan).

## **Mindre investeringar i kostnadseffektiva byggnader i Kjula kan förbättra hanteringen av de vägghistoriska samlingarna**

De vägghistoriska samlingarna förvaras i enkla men avfuktade plåtmagasin i Kjula, dels i anslutning till en f.d. vägstation och dels i f.d. militärmagasin i närområdet. Magasinen är bokförda på museet och kostnaden inskränker sig till drift för el och avfuktning samt eget underhållsarbete och är således mycket prisvärda. Klimatet är tillfredsställande för långtidsförvaring av fordon och oömma föremål

men lämpar sig inte för registreringsarbete eller liknande. Befintliga underhållsverkstäder är undermåliga och måste bytas ut av utrymmes- och arbetsmiljöskäl. Investeringar i lokaler för föremålshandling och underhållsverkstad kan genomföras utan att fastighetskostnaderna blir för höga i förhållande till nyttan. Dessa investeringar bör därför prioriteras. Arkiv, foton och bibliotek samordnas med Sveriges Järnvägsmuseums samlingar och integreras i utvecklingen av lokalerna i Gävle. Att flytta vägfordon och föremål från Kjula kräver nybyggnation och skulle medföra en högst onödig ökning av de totala fastighetskostnaderna utan att en tillräckligt stor samordningsvinst skulle göras. Ett stort gallringsbehov i fordonssamlingarna föreligger så volymen i befintliga magasin måste anses tillräckliga inom överskådlig tid.

### **Anpassning utifrån behoven**

Av kostnadskalkylerna, tabellerna i kapitel 2 (2.3 och 2.6), framgår att de sammanlagda önskvärda investeringsbehoven för magasin, verkstäder och nya utställningar har uppskattats till ca 96 mnkr för Sveriges Järnvägsmuseum och drygt 40 mnkr för Sveriges vägmuseum, d.v.s. totalt ca 136 mnkr. Genom att koncentrera verksamheten huvudsakligen till och inom Gävle kan en stor del av behoven samordnas. Genom ytterligare anpassningar och samordning av utrymmen är Trafikverkets bedömning att en ändamålsenlig verksamhet kan åstadkommas genom investeringar på uppskattningsvis 98,4 mnkr, vilket således är en kostnadseffektivisering utifrån behoven på ca 37,6 mnkr. Den ökade årliga kostnaden skulle begränsas till ca 8,1 mnkr, vilket tillsammans med ökade driftkostnader ryms inom de effektiviseringsåtgärder som genomförts inom Trafikverkets museer under 2011 och 2012 och som uppgår till ca 9 mnkr efter det att medfinansieringen av verksamheten i Ängelholm upphör 2016. Se tabell på nästa sida.

**Tabell 4.2. Sammanställning investeringsförslag för utveckling av nuvarande Trafikverkets museer i Gävle och Kjula**

Investering	Investering, tkr	Årlig kostnad	Kommentarer
<b>Förvaltning</b>			
Upprustning av magasin i Kjula	5 150	379	Personalutrymmen i befintliga avfuktade kallförråd.
Upprustning/nya magasin i Gävle	34 700	2 553	Nya ändamålsenliga utrymmen för järnvägsfordon, föremål, arkiv och bibliotek.
Upprustning och utbyggnad av verkstäder i Gävle och Kjula	10 550	776	Arbetsmiljöåtgärd för vård, konservering och restaurering respektive underhåll.
Vädersäkring av befintliga lokaler	18 000	1324	Åtgärder för tätning av ytskikt på befintliga byggnader
<b>Tillgängliggörande</b>			
Ny entré till besöksanläggningen i Gävle	18 000	1 324	Arbetsmiljöåtgärd som samtidigt innebär en praktisk och attraktiv lösning. Kan inordnas i en större utbyggnad.
Ny hall för trafikfordon i Gävle	6 000	441	Kombinerad förvaring av trafiktåget och utställning av större fordon som i dag inte får plats. Kan inordnas i en större utbyggnad.
Byte av befintlig utställning	6 000	1 347	Järnvägsutställning från 1992 byggs om till modern utställning om väg och järnväg. OBS! Skrivs av på fem år.
<b>Summa nuvarande Trafikverkets museer</b>	<b>98 400</b>	<b>8 144</b>	
<b>Engångsinsatser</b>			
Trafiksäkra järnvägsspår	6 500	0	Åtgärdas av Trafikverket innan överföring
<b>Möjliga nysatser i Gävle i samverkan</b>			
<i>Utveckling av friluftsmuseet i Gävle ("Trafik-Skansan")</i>	?	?	<i>Finansieras genom sponsring och löpande omfördelning vid behov.</i>
<i>Regionalt trafikhistoriskt center i Gävle</i>	<i>150 000?</i>	<i>10 000?</i>	<i>Samarbetsprojekt som medfinansieras.</i>

Förutsättningar:

- Samordning av arkiv, bibliotek och specialistkompetens för väg och järnväg i Gävle.
- Endast en publik anläggning som drivs av staten för väg och järnväg i Gävle.
- Magasin med personal för vägsamlingarna i Kjula.
- Självkostnadshyra för investeringarna inom staten.
- 4% kalkylränta, 20 års avskrivning för byggnader, 5 års avskrivning för utställning.
- Beräkningarna är gjorda enligt Trafikverkets fastighetsavdelnings kvalitetssäkrade modeller för beräkning av hyrestillägg.
- Utökning av verksamheten kräver extern finansiering och/eller ökade anslag.

### Utställning och publika utrymmen för ett luftfartsmuseum på Skavsta

För förvaring av flygsamlingarna erbjuder Skavsta flygplats AB en lämplig lokal med hyra i 15 år och förlängningsavtal. En upprustning av lokalerna för att anpassa hangaren för museiverksamhet är dock nödvändig för tillgängliggörandet. En utställning som kan förnyas, utrymme för tillfälliga utställningar, utställningsverkstad, förråd, butik och bekvämlighetsutrymmen måste inrättas. En sådan upprustning kan förhandlas med hyresvärderna och ingå i hyran som en avskrivning över perioden, eller möjligen lånas upp privat av stödföreningen och återbetalas över perioden. För flytt av flygsamlingen från Arlanda krävs ett engångsanslag från staten.

**Tabell 4.3. Investeringsförslag för ett nytt flygmuseum på Skavsta**

Nytt flygmuseum	Investering	Årlig kostnad	
Ny besöksanläggning i Skavsta, tillkommande lokaler.	10 000	736	Hyses- eller investeringskostnad i samråd med fastighetsägaren.
Ny basutställning	10 000	2 246	Bör eventuellt delas upp i kortare respektive längre avskrivningstid.
	<b>20 000</b>	<b>2 982</b>	

Förutsättningar:

- Samordning av arkiv, bibliotek och specialistkompetens för väg och järnväg i Gävle.
- 4% kalkylränta, 20 års avskrivning för byggnader, 10 års avskrivning för utställning.
- Beräkningarna är gjorda enligt Trafikverkets fastighetsavdelnings kvalitetssäkrade modeller för beräkning av hyrestillägg.



#### 4.4 Anslagsöverföring, nytt anslag för flygsamlingen och medfinansiering ger stabilitet och potential för utveckling

Trafikverkets förslag är att

- Ett årligt anslag för väg- och Järnväg på 40 mnkr i 2012 års prisnivå överförs permanent från Trafikverket till den nya huvudmannen för i första hand förvaltning av kulturarvet samt en basnivå för den publika verksamheten. Summan inkluderar en effektivisering av verksamheten på ca 25% som därmed täcker den föreslagna ökade årliga kostnaden 8,1 mnkr för investeringsbehoven enligt avsnitt 4.3
- En eventuell högre ambitionsnivå ska ske genom medfinansiering från externa aktörer.
- Engångsinsats av fastighetsägaren, Trafikverket, för att åtgärda befintliga järnvägsspår till trafiksäker nivå, 6,5 mnkr, och extra anslag till Luftfartsverket för flytten av Luftfartsverkets samlingar från Arlanda till ny hangar, ca 2 mnkr med reservation för merkostnader för de största flygplanen.
- Ett nytt årligt anslag, 7 mnkr som bland annat rymmer den årliga kostnaden för investeringar på 20 mnkr, överförs på den nya huvudmannen för flygets kulturarv och museiverksamhet på Skavsta.
- En kulturarvsavgift för att bevarande och utveckling av kulturarvet utreds vidare. Trafikverkets anslag enligt ovan bör då ses som en sådan avgift.

#### Bakgrund och motiv till förslag

En trygg och stabil finansiering är ett av de viktigaste kriterierna för att säkerställa ett skydd av kulturarvet. Trafikverket kan efter en rad utredningar konstatera att det idag inte finns möjligheter att intäktsfinansiera den del av museiverksamheten som omfattar insamling, vård och bevarande av kulturarvet inom transportområdet och delvis intäktsfinansiera tillgängliggörandet av samlingarna. Detta är även ett internationellt mönster. Det är också av stor vikt att finansieringen är långsiktig och har en förutsägbar nivå, vilket bedöms vara svårt inom Trafikverkets och Luftfartsverkets nuvarande uppdrag. Slutsatsen är därför att staten måste hitta en form för att långsiktigt finansiera en grundläggande nivå för detta.

#### Överföring av anslag

Trafikverket museer har i dag en resultatbudget (netto) på knappt 40 mnkr. Det är rimligt att motsvarande summa öronmärks för väg- och järnvägsarvet eller överförs i händelse av byte av departement. Genom de effektiviseringar som genomförs av Trafikverket i form av koncentration av verksamheten till Gävle frigörs motsvarande knappt 25% eller ca 9 mnkr för bevarande och utveckling. Detta innebär att denna summa i dagens penningvärde bedöms vara en långsiktigt hållbar nivå.

### **Direkta kostnader av engångskaraktär**

Utöver årliga kostnader för verksamheten finns behov av punktinsatser, dels för omedelbara trafiksäkerhetskrav på den infrastrukturanläggning som bör kvarstå i Trafikverkets förvaltning, ca 6,5 mnkr, dels för en flytt av flygsamlingen från Arlanda till Skavsta, ca 2 mnkr. Den senare är svår att exakt kostnadsberäkna på grund av de fysiska möjligheterna att transportera de största flygplanen. Kostnadsuppgiften för åtgärder i järnvägsspår och vändskivor framför lokstallsbyggnaderna där fordon förvaras är framtagen av Atkins Sverige AB.

### **Går det att införa en avgift för finansiering av kulturarvet?**

Det är betydligt fler aktörer inom transportnäringen i dag än det var när samlingarna tillkom och byggdes upp. SJ, Vägverket och även Luftfartsverket hade en mycket dominerande ställning. Symtomatiskt i dag är att såväl de statliga transportbolagen som privata aktörer är ovilliga till bidrag eller ens kostnadslättnader i den mån det är aktuellt för museernas behov. Ansvaret för transporternas kulturarv anses av branschens aktörer ligga helt på Trafikverket och Luftfartsverket trots det gemensamma ansvaret enligt lagen om kulturminnen. En möjlig väg kunde vara en kulturarvsavgift. Motivet skulle kunna vara att möjliggöra ett delat ansvar för kulturarvet i enlighet med lagen om kulturminnen. Den som nyttjar det blivande kulturarvet skulle bidra till dess bevarande. Vid samråden har förslaget om en kulturarvsavgift mött stort gensvar och särskilt Riksantikvarieämbetet ser det som en mycket intressant möjlighet som man bör titta vidare på. Man skulle kunna jämföra med kyrkoavgiften som efter att kyrkan lämnade staten delvis används till vård och underhåll av kyrkobyggnader. Kyrkan får dessutom kyrkoantikvarisk ersättning från staten.

### **Intäkter och medfinansiering**

Den publika verksamheten är möjlig att delvis finansiera genom intäkter. För de berörda verksamheterna är det endast på Sveriges Järnvägsmuseum detta görs i någon större utsträckning. Egenfinansieringen i den publika delen här är mellan 25 och 35%, i dagsläget utan stora sponsorer eller medfinansiärer. Ett rimligt krav borde vara viss medfinansiering från kommuner, regioner och näringsliv där museerna är eller skulle vara belägna. Med största säkerhet kan även kostnadseffektivitet uppnås genom gemensamma projekt eller riktad marknadsföring inom flera områden. Utöver de diskussioner som påbörjats i Gävle och Nyköping bör förhandlingar fortsätta mot bakgrund av att kommunerna har stor nytta av verksamheten både ekonomiskt i besöksverksamheten och som en del av skolornas verksamhet. Dessutom innebär de regionala kulturmedlen nya förutsättningar i ansvarsfördelningen mellan stat och kommun.

Statens maritima museer poängterar vikten av att de statliga anslagen kompletteras med andra intäkter för att möjliggöra utveckling och kreativa processer samt inte minst skapa en mer attraktiv och relevant verksamhet. Den publika verksamheten är även värdefull för att öka förutsättningarna för forskning och utveckling av arbetet med samlingarna.

Tabell 4.4. Budgetförslag i tkr

Kostnad/intäkter	Väg och järnväg – nu hos Trafikverket (ryms inom det anslag Trafikverket avstår)	Flyg – nu hos Luftfartsverket (finansieras genom tillkommande anslag)	Årlig totalbudget "Sveriges Trafikmuseer"
Externa intäkter	5,0	2,0	7,0
Avgifter	0	0	0
Anslag	40,0	7,0	47,0
<b>Summa intäkter</b>	<b>45,0</b>	<b>9,0</b>	<b>54,0</b>
Personalkostnader	18,0	2,5	20,5
Lokalkostnader	8,5	2,5	11,0
Driftkostnader	10,4	1,0	11,4
<b>Summa rörelsens kostnader</b>	<b>36,9</b>	<b>6,0</b>	<b>42,9</b>
Avskrivningar efter genomförda investeringar	8,1	3,0	11,1
Resultat efter avskrivningar	0	0	0
<b>Summa kostnader</b>	<b>45,0</b>	<b>9,0</b>	<b>54,0</b>
Årsarbetskrafter	40	5	45

Antaganden:

- Gemensam förvaltning och publik verksamhet för väg och järnväg i Gävle.
- Etablering av ett luftfartsmuseum i Skavsta med omedelbar medfinansiering.
- Självkostnadshyra till Trafikverket för väg och järnväg, marknadshyra för flyg.
- Spårinvesteringar, ca 6,5 mnkr, finansierade av Trafikverket.
- Flyttkostnader för flygsamling, ca 2 mnkr, finansierade från engångsanslag till Luftfartsverket.

## 4.5 Förutsättningar för utveckling, samverkan och mervärden

Trafikverkets förslag är

- att kontakterna med Gävle kommun, Region Gävleborg och Landstinget Gävleborg fortsätter men ambitionen att hitta en lösning för den fortsatta utvecklingen av ett transporthistoriskt science center i Gävle.
- att en avsiktsförklaring för utveckling av ett civilt luftfartsmuseum på Skavsta flygplats träffas med Nyköpings kommun och fler lämpliga intressenter.
- att museiverksamheten får ett uttalat uppdrag - och eventuellt ekonomiska medel - för att stötta de ideella arbetslivsmuseerna inom transportområdet.
- att ett långsiktigt samverkansavtal tecknas kring de bil- och flyghistoriska samlingarna som ägs av Tekniska museet.
- att anläggningen och de väghistoriska samlingarna i Kjula tillgängliggörs genom arrangemang i samverkan med andra aktörer och intressenter.

### Bakgrund och motiv till förslag

Det är rimligt att staten i så nära anslutning som möjligt till den samlokaliserade kulturarvsverksamheten i Gävle bedriver publik verksamhet åtminstone på den nivå som i dag finns på Sveriges Järnvägsmuseum samt att ett civilt flygmuseum etableras på Skavsta flygplats. Utveckling av besöksanläggningarna bör stimuleras genom lokal och regional samverkan samt samarbete med andra aktörer. I anslutning till samlingarna från järnväg, väg och flyg bör tillgängliggörande möjliggöras genom samarbete med intresseorganisationer, specialintresserade och lokala intressenter.

Oavsett ägarform kommer samverkan och medfinansiering att vara avgörande för museiverksamhetens framgång och utveckling. Trafikverkets överenskommelse med Ängelholms kommun om att driva publik verksamhet kring delar av den järnvägshistoriska samlingen är ett utmärkt exempel på hur mervärde kunnat skapas utifrån ett statligt kulturarv. Vid en överföring till Kulturdepartementet är det, som nämnts i det föregående, viktigt att verksamhetens befintliga kopplingar till näringen genom Trafikverket respektive Luftfartsverket kan behållas så långt det är möjligt.

Av samlingar som i dag finns utanför Trafikverket och Luftfartsverket står Tekniska museets i särklass. Det kan också finnas ett värde för Tekniska museet att finna fler former för ökat tillgängliggörande genom samverkan med verksamheten kring transporterens kulturarv. Museets fordon och delar från samlingarna på Sveriges Vägsmuseum borde tillsammans ha hög attraktionskraft. Några intressanta tidiga flygplan i Tekniska museets samlingar har i många år ansetts rimligt att integrera i ett eventuellt civilt flygmuseum.

Utöver statens åtagande utgör den ideella museirörelsen en omistlig resurs för ett eller flera transportmuseer. Järnvägsmusei Vänner och Svensk Flyghistorisk Förening är stora och väletablerade föreningar som redan i dag gör ett stort

arbete. Arbetslivsmuseerna utgör viktiga och värdefulla komplement till den statliga verksamheten som borde kunna stöttas mer i sitt värv. Ekonomiska bidrag genom museerna är rätt väg men ett tydligare, delat ansvar för uppdelningen av kulturarvet vore också välkommet. Transportmuseerna skulle kunna bli en kanal för sådana strävanden om man fick ett uppdrag och ekonomiska medel att fördela motsvarande vad som görs inom Statens maritima museer och Statens förvarshistoriska museer för att stödja bevarande och museiverksamhet utanför den egna verksamheten. Norsk Jernbanemuseum fördelar ca 1 miljon norska kronor årligen till sju ideellt drivna museijärnvägar.

Om man skulle bygga upp en bredare trafikslagsövergripande publik verksamhet kring järnvägmuseet i Gävle så kommer endast mindre delar av vägentreprenadhistorien att kunna visas. Kan staten i första hand ta ansvar för lokaler för och vård av de vägghistoriska samlingarna så bör det finnas goda förutsättningar för att driva eller utveckla publik verksamhet under annat huvudmannaskap. En sådan verksamhet skulle kunna förstärkas med privata samlingar och samlare i likhet med det framgångsrika Auto & Technik Museum i tyska Sinsheim. I Kjula finns ytterst goda förutsättningar för arrangemang där maskiner och fordon kan användas och visas för publik.

### **En ny besöksanläggning – ett regionalt science center med transportprofil i Gävle**

Idén om ett nationellt Transport Science Center, som presenterats ovan, bygger på samverkan mellan det offentliga, akademien och näringslivet. Förverkligandet vilar på att parterna finner så stor nytta med att delta i denna samverkan kring etablering och drift av en nationell verksamhet att det motiverar finansiellt deltagande. Det koncept som tagits fram utgår ifrån att verksamheten är interaktiv där man via datorer, filmer, eget deltagande och eget arbete kan delta i och forma morgondagens transportsystem i ett långsiktigt hållbart samhälle. På detta vis kommer även andra aktiviteter i hela Sverige kopplade till transportvetenskap att kunna visas på en nationell mötesplats. Ett alternativ har varit att med Akademiska Hus som ägare av byggnaden och en placering i universitetsområdet Albano skapa förutsättningar för ett ökat samarbete mellan KTH, Stockholms universitet och Karolinska institutet.

Arbetet med att färdigställa konceptet med såväl verksamhetsbeskrivning, lokalbehov och kostnader uppskattade och redovisade är precis färdigställt. Det konstaterades då att det finns utrymmesproblem för att kunna hantera ett stort antal besökare. Alternativ till att bygga upp en stor besöksanläggning skulle i stället vara att bedriva forskning och utveckling i samverkan enligt ursprungsidén men att för förmedling och medborgardialog i stället utnyttja befintliga anläggningar som Tekniska museet och en utvecklad besöksanläggning i anslutning till det nuvarande Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Trafikverket, Region Gävleborg, Landstinget Gävleborg och Gävle kommun har som nämnts tidigare inlett en positiv dialog om att, utifrån ett stärkt, statligt, skydd för kulturarvet från transportnäringen, skapa ett attraktivt besöksmål som

dels ökar tillgängligheten till detta kulturarv och som dels bidrar till ett regionalt sammanhang för transportnäringen. Utöver valda delar från väg- järnvägs- och möjligen flygsamlingarna skulle Tekniska museets bilsamling och den lokala sjöfarten kunna visas här med modern utställningsteknik och stora inslag av interaktivitet.

Att dessutom utnyttja en sådan arena för tillgängliggörande av det utvecklingsarbete som transportnäringens aktörer skulle arbeta med i ett nationellt Transport Science Center, skulle innebära mycket stora mervärden och en möjlighet att bättre ta till vara värdena i den historiska samlingen. De värdefulla, stora och spännande föremålen och den historiska utveckling de representerar skulle i sin tur stimulera till kreativa processer. Det skulle inte bara vara gynnsamt för transportsektorn utan även för att i fler sammanhang utnyttja museer i samhällsutvecklingen. Ett regionalt science center för transporter skulle kunna skapas genom att parterna investerar i och säkerställer driften av en större publik anläggning som utnyttjar synergier med den publika verksamhet som redan finns på Sveriges Järnvägsmuseum. De utvecklingsbehov som är kända skulle därmed kunna integreras i ett större sammanhang som dessutom blir till nytta för fler aktörer. Sannolikt bör en sådan satsning i hög grad gynna möjligheterna till ytterligare intressenter från det bransknära respektive regionala näringslivet.

## Referenser

### Interna utredningar

- Jönsson, Tomas och Sjöo, Robert      Utredning om samordning, mervärdesskapande och organisation av Trafikverkets museer. Trafikverket, 2010-09-24.
- Kemdal, Anne Louise      Järnvägsmuseum i världsklass – utredning för ändamålsenlig förvaltning av järnvägens kulturarv och utveckling av verksamheten. Banverket, 2009-07-06.
- Vägval för vägmuseet – utredning för ändamålsenlig förvaltning av Vägverkets kulturarv och utveckling av vägmuseet på väg in i Trafikverket. Vägverket, 2010-01-15.
- Transport Science Center – en ny arena för dialog om framtidens transporter. Trafikverket 2010-11-11.
- Sveriges trafikhistoriska arv – slutrapport. Trafikverket, 2011-12-15.
- Rode, Hans och Baudocco, Roberto      Transport Science Center – en ny arena för aktörerna i framtidens transporter. Utkast. Trafikverket, 2012-04-02.
- Wijkander, Keith      Från verksmuseer till branschmuseer – en utredning om Sveriges Järnvägsmuseums och Telemuseums framtida huvudmannaskap och organisation m.m. Statens järnvägar, 2002-10-02.

### Offentliga utredningar

- SOU 1979:18      Museijärnvägar. Betänkande av utredningen om museijärnvägsföreningar.
- SOU 1999:18      Frågor till det industriella samhället. Betänkande av utredningen om förslag om formerna och den närmare inriktningen av satsning på industrihistoriska kulturarvet.
- SOU 1994:51      Minne och bildning – museernas uppdrag och organisation. Betänkande från museiutredningen.

SOU 2009:15	Kraftsamling! – museisamverkan ger resultat. Betänkande från museikoordinatör.
SOU 2009:16	Betänkande av kulturutredningen. Grundanalys.
SOU 2010:92	En effektivare förvaltning av statens fastigheter. Betänkande av utredningen om en översyn av förordningarna om statens fastighetsförvaltning.
SOU 2011:31	Staten som fastighetsägare och hyresgäst. Betänkande av utredningen om en översyn av statens fastighetsförvaltning.

### Samråd

Samråd har hållits med följande personer,  
som också lämnat kommentarer på innehållet:

Lars Amréus, riksantikvarie, Riksantikvarieämbetet  
Lena Byström Möller, chef kvalitet, säkerhet och miljö, Luftfartsverket  
Ann Follin, museidirektör, Tekniska museet  
Robert Olsson, överintendent, Statens maritima museer  
Mats Persson, generalsekreterare, Riksförbundet Sveriges museer

Andra personer som lämnat faktauppgifter:

Stieg Ingvarsson, ordförande, Svensk flyghistorisk förening  
Christer Lokind, ordförande, föreningen Flygmuseum i Sverige  
Mikael Parr, museichef, Flygvapenmuseum  
Sven Scheiderbauer, f.d. museidirektör, Norsk Luftfartsmuseum

### Styrgrupp

Internstyrelsen för Trafikverkets museer som lämnat kommentarer på innehållet:

Katarina Norén, chef resultatenheter, Trafikverket  
Lars Berggrund, seniorkonsult, Trafikverket  
Karin Englund, ekonomidirektör, Nordiska museet  
Robert Herpai, facklig företrädare, SACO/TJ, Trafikverket  
Christer Hårskog, informationsdirektör, Trafikverket  
Johnny Hedman, chefsarkitekt, Trafikverket  
Birgitta Johansen, enhetschef, Riksantikvarieämbetet  
Ingvar Carlsson, facklig företrädare, SEKO, Trafikverket  
Nils Olander, intendent, Tekniska museet  
Rolf Sten, ordförande, Järnvägsmusei Vänner