

## DIREKTØRENS FORORD

## Statens vegvesen og kulturarven

Norsk vegmuseum feirer i år sitt 25-årsjubileum. Dette ble behørig markert på jubileumsarrangementet den 12. juni, der blant annet samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og vegdirektør Terje Moe Gustavsen tok det første spadesticket på tomte der det nye kjøretøymuseet skal etableres.

Siden åpningen i 1992 har Norsk vegmuseum sin virksomhet vokst jevnt og trutt. Fra en situasjon med en stab på 4-5 ansatte og 4-5 bygninger, teller museet i dag 25 faste ansatte og 45 bygninger. Volumet på gjenstander, maskiner, kjøretøy og arkivalia er blitt mangedoblet på disse årene, det samme gjelder antall besøkende, arrangementer og formidlingsoppgaver. Det skal nevnes at for sommersesongen 2017 var det over 50 personer på lønnslista medregnet guider, omvisere, ekstrahjelpere og sommervikarer. Forvaltningsoppgavene økende kompleksitet og Norsk vegmuseums leveranse på historisk vegkompetanse krever også stadig større ressurser og mer koordinering.



Statsråd Ketil Solvik-Olsen og vegdirektør Terje Moe Gustavsen tok det første spadesticket på tomte der det nye Kjøretøymuseet skal ligge. Begge er opptatt av en levende kulturarv, og må tilskrives en del av æren for at museet nå blir en realitet. (Foto: Morten Reiten)

Som nyansatt direktør høsten 2011, mente jeg at en av de viktigste oppgavene var å etablere en robust organisasjon som kunne møte fremtidens vekst og utfordringer på en måte som minimerte friksjonen på ansatte og ledelse. Samtidig måtte fokuset være å levere kvalitet på samfunnsoppdrag og bestillinger, uten å benytte for mye ressurser på å drifte oss selv. Et av grepene var å skille museets administrasjon og drift fra fagavdelingene. Oppgavene ble tydeligere definert, delt opp, og hver avdeling satt opp med egen leder, som sørget for nødvendig koordinering. Vi intensiverte struktureringen av virksomheten i form av nye rutiner og etablering av systemer som ikke bare har til hensikt å styre virksomheten, men gjøre den så forutsigbar som mulig for alle ansatte.

I bunnen for vår virksomhet ligger selvfølgelig etableringsprosessen av et eget vegmuseum med utvalgets innstilling fra 1978, og kulturminneloven. Verden har imidlertid gått fremover siden den gangen. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble alle statlige sektorer pålagt å utarbeide landsverneplaner i 1997. Gjennom vårt sektoransvar ble vi

pålagt å lage en landsverneplan som skulle fremskaffe kunnskap om og sikre for fremtiden et utvalg av vegminner og vegmiljøer som er representative for norsk veghistorie fra omkring 1537 og til i dag. *Vegvalg – Nasjonal verneplan for veier, bruer og vegrelaterte kulturminner* ble vedtatt i 2002. Landsverneplanarbeidet for statlige kulturhistoriske eiendommer (SKE) er for øvrig et av de største fredningsprosjekt i norsk kulturminneverns historie. De statlige etaters sektoransvar for å utarbeide landsverneplaner er vedtatt i statsråd og stadfestet i kongelig resolusjon av 1. september 2006. I løpet av de 10-15 siste årene har forvaltningens intensjon om å innfri lovpålagte oppgaver blitt sterkt intensivert. Vi har gått fra en situasjon der kulturarv nærmest ble betraktet som «dugnadsarbeid» til at alle saker blir fulgt opp med stor presisjon og fagkunnskap. Forvaltningsmengden er mangedoblet, kompleks og stadig økende.

### Kulturarvens plass i fremtiden

Statens vegvesen har alltid vært en endringsvillig organisasjon, noe som er en åpenbar konsekvens av at samferdsel og samfunnsutvikling for øvrig er en organisme i kontinuerlig bevegelse. Endringene kommer fortere, og er mer omfattende enn tidligere. Spesielt har de siste 15 årene vært krevende i så måte. Fra en monopolsituasjon der Statens vegvesen hadde kontroll på alt fra planlegging, bygging, ferdigstilling og drift av veg, til en situasjon i 2003 hvor virksomheten blir organisert gjennom 5 regioner, og produksjonsledd og deler av driftsansvaret forsvinner ut av etaten. Det er ingen grunn til å tro at denne utviklingen, eller oppdelingen av samfunnsmessige oppgaver, vil stoppe. Tvert imot. Etableringen av statsaksjeselskapet Nye veier as i 2015 viser at uavhengige byggherreorganisasjoner kan ta på seg store samfunnsoppdrag, bygge ut, drifte og vedlikeholde hovedvegnett i Norge. I skrivende stund må Norsk vegmuseum, og etaten for øvrig, også ta innover seg konsekvensene av regionreform og pågående områdegjennomgang i løpet av de to neste årene.

Endringer og organisatoriske tilpasninger får også konsekvenser for kulturarven knyttet til samferdselssektoren generelt, og etatens egen kulturarv spesielt. Sentralisering av beslutningsmyndighet, compliance regimer, etablering av styringssystemer, koordinering av oppgaver og konsernmodelltenkning har vært utviklingen i store deler av global industri i 20 år, og vi følger etter. Vi må vurdere alle oppgaver som ikke gir noen merverdi, og slutte med å løse problemer som ikke er «våre».

Hvilke konsekvenser regionreformen vil få for den delen av kulturarven vi har ansvar for, er uvisst. Det som imidlertid er sikkert er at «sams vegadministrasjon» skal utvikles, med den følge at store deler av vårt nasjonale vegnett går over på fylkeskommunale hender. Om etaten fremdeles vil ha noen form for museale regionkoordinatorer etter 2020, er meget uvisst. Regionreformen vil sannsynligvis få følger for vårt forhold til Nasjonal verneplan også, der Norsk vegmuseum har ansvar med hensyn til oppfølging av forvaltningsaker knyttet til historiske veier ute av drift. Kanskje sektoransvar og forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer (SKE) også blir satt på prøve?

Norsk vegmuseum har siden 2014 vært involvert i et omfattende effektiviseringsarbeid. Hensikten har ikke bare vært å redusere kostnader, men også å jobbe smartere, mer integrert og fremtidsrettet. I forbindelse med effektiviseringsarbeidet ble det etablert et digitalt verktøy med basefunksjon for registrering og totaloversikt over museale objekter på

landsbasis. Funksjonen har gitt oss mulighet til å «leane vår virksomhet». For første gang kan det fremstilles korelaterte data over museale objekter i hele Statens vegvesens eie, og prioriteringer kan enkelt bli gjort på et aggregert nivå. Vi løser flere og mer sammensatte oppgaver med samme, eller redusert ressursbruk.

Som følge av effektiviseringen har blant annet 47 % av gjenstandsmassen i regionene blitt avhendet, eller kassert, og mer enn 16 % overført til Norsk vegmuseum. I volum utgjør dette 2700 objekter, av i alt 17220. Mer enn 25 museale lokasjoner/bygg er omdisponert, eller solgt, og utstillingsavtaler med eksterne museer/formidlingsplattformer som for eksempel Hordamuseet er sagt opp.

Arbeidet fortsetter i 2018, ved at alt veghistorisk arkiv- og billedmateriale som ligger lagret forskjellige plasser i regionene, arkiveres sentralt på Norsk vegmuseum. Samtidig vil de regionale, museale budsjettene bli halvert, og Norsk vegmuseum vil få et utvidet og koordinerende ansvar for de gjenværende samlingene i regionene, som nå huses i de gjenværende, prioriterte visningsmagasiner.

### Proaktiv tilrettelegging og endringsvillig organisasjon

Som følge av interne prosesser i Statens vegvesen har Norsk vegmuseum fått større portefølje, mer ansvar og økt oppgavemengde. Det er imidlertid ikke slik at samfunnsmessige endringer som berører museal virksomhet, kun får konsekvenser for Norsk vegmuseum. Store deler av øvrig offentlig sektor har gjennomgått fundamentale endringer de siste årene, noe som har medført konsekvenser for både Postmuseet og Telemuseet. I senere tid er både Forsvarsmuseet og Norsk jernbanemuseum også berørt.

Det er viktigere enn noensinne, også for kultursektoren, å være tilstede i den politiske debatten, for på best mulig måte å tilpasse sin virksomhet til rammevilkår, beslutninger og den til enhver tid sittende regjeringens politikk. Dette gjelder kanskje spesielt for de av oss som sogner til andre departement enn kultur. Både mål, oppgaver og strategisk styring må stadig revideres, til tross for at det overordnede samfunnsansvaret fremdeles må svares ut. Det kan være en utfordring å gjøre begge disse øvelsene samtidig.

En stadig større del av vår kontakflate foregår eksternt, da ikke med tanke på alle bestillinger fra departement og direktorat, eller fra publikums / formidlingsmiljøer, men med andre fagrelaterte fora i et semipolitisk grensesnitt. Vi er nødt til å orientere oss i det kulturfaglige bildet, ikke bare i Norge, men også i relasjon til deler av Europa, dersom vi har en ambisjon om presis navigering og Norsk vegmuseums ytelse og plassering i samfun-



Grafikken er hentet fra effektiviseringsprosessens sluttrapport. At vurderingen omfatter hele 17221 objekter, viser med all tydelighet hvor omfattende denne «ryddejobben» har vært.

net. Noen av de viktigste arenaene er blant annet Riksantikvaren og lokalpolitiske miljøer, men også styret for Museene i Oppland (MIO), Nordisk Baltisk sammenslutning av vegmuseer (NORBALT), Styret i Norsk fjellsprenngningsmuseum (NFSM), Norsk Kjøretøyhistorisk Museum (NKM), Norsk Museumsforbund (NMF), International Council of Museums (ICOM), Dansk Vei-historisk selskab, Venneforeningen for Norsk vegmuseum, Lillehammer kommune, Oppland fylkeskommune, Vegdirektorat og Samferdselsdepartement – for å nevne noen. I tillegg har Norsk vegmuseum god dialog og samarbeid med Norsk Teknisk Museum, Norsk jernbanemuseum, Forsvarsmuseet, Kystmuseene og en rekke andre lokale og nasjonale institusjoner, bransjer, og kulturhistoriske miljøer.

Norsk vegmuseum må imøtekomme morgendagens virkelighet. Proaktivt og strategisk rigge vårt eget kulturminnefelt til å møte denne sømløst. Jeg har tidligere nevnt vårt engasjement i god styring gjennom styringssystemer og rutiner, men det kanskje aller viktigste er implementeringen av et eget strategidokument i 2017. Her blir det ikke bare presentert en overbygning for vår virksomhet, men også konkrete tiltakslistene og prosesser som kanskje hverken etat, eller egen organisasjon er modne for enda, men som sannsynligvis vil bli realitet i løpet av inneværende strategiperiode. Årsplaner, aktiviteter og budsjetter relateres til overordnede, strategiske mål, med den følge at det blir mindre plass til oppgaver som ikke er planlagte.

### Flere oppgaver, nye behov

I forvaltningen av objekter og museale gjenstander ligger et implisitt behov for tilfredsstillende magasiner, dokumentasjon og monitorering av den fysiske kulturarven. Dette kan synes som en triviell oppgave, men er i realiteten meget ressurskrevende. Norsk vegmuseum huser i dag ca. 400 maskiner og kjøretøy, noe som i antall kanskje ikke høres så avskrekkende ut. Men når den største maskinen veier 130 tonn gir det kanskje større mening å visualisere seg dette i kubikkmeter. I tillegg forvaltes det pr. tidspunkt store, veghistoriske arkiver; ca. 22 000 enkeltgjenstander og 120 000 fotografier på landsbasis.

I 2013 gjennomførte vi det siste byggetrinnet i magasinet for å imøtekomme fremtidig behov for lagringsplass. Ved å støpe inn et dekke i «nybygget», bygd av Statsbygg i 2001, fikk vi en mer effektiv utnyttelse av de 1000 kvadratmeter lagringsplass plan 2 utgjør.

Norsk vegmuseum har hatt ansvaret for den delen av effektiviseringsprosessen i Statens vegvesen som innbefatter museal virksomhet. Sentralisering av store deler av den materielle kulturarven har medført et akutt behov for semipermanente lagringsfasiliteter, og oppføring av 7 lagerhaller på egen tomt. Til sammen utgjør dette en kapasitet på ca. 3000 kvadratmeter, noe som i utgangspunktet også skulle være tilstrekkelig for håndtering av fremtidig tilvekst. Byggeprosess og flytting av gjenstander fra regionene har pågått parallelt i 2016 og 2017, og er enda pågående. Mottak av såpass store kvanta medfører etterarbeid, bokstavelig talt i flere år, for Norsk vegmuseum. Vi trenger å styrke vår ytelse på enkelte områder, spesielt innenfor arkiv og forskning, for å holde tritt med den voksende mengden materiale og oppgaver.

Etter revitalisering av styret i foreningen for Norsk fjellsprenngningsmuseum, og revisjon av avtalen med Norsk vegmuseum, har anlegget vært i konstant utvikling. De siste



fire årene har blant annet byggetrinn 2 (infosenteret) blitt realisert gjennom bygging og tilrettelegging av den tidsriktige brakkeriggen fra Franzefoss. Det gjenstår fremdeles å fylle senteret med innhold, men prioriteringene for 2018 ligger i selve tunnelen. Her vil hele formidlingsplattformen bli oppgradert med ny teknologi, og delvis nytt innhold. De forskjellige utvalgene i styret jobber jevnt og trutt, og tilfører samlingene stadig nye maskiner og teknologi. OK maskinen (frontgraveren) fra Titania i Rogaland er et eksempel på dette. Med sine 120 tonn er det en etterlengtet tilvekst som har blitt realisert, og som utgjør Norges største, museale, landbaserte objekt.

Plataet utenfor Fjellsprenngningsmuseet utgjør en del av utstillingene i og rundt vårt utemuseum. Det har hele tiden vært et fokus å trekke oppmerksomhet mot denne delen av anlegget, som en del av en naturlig publikumsflyt. Utemuseet til NVM er ofte en undervurdert del av vår drift, og jeg påpeker viktigheten av de kvalitetene utemuseet gir. Ikke bare som formidlingsplattform, men også for forståelsen av helheten i vår virksomhet, og opplevelsen av museet forøvrig. Planlegging, helhetstenkning og gjennomføring av en rekke tiltak er gjort i og rundt vårt utemuseum de siste 2-3 årene. Hele anlegget er blitt skiltet, og utstillingsområdet på Åsteløkken har blitt utvidet. Det er gjort investeringer i Engerodden, og den ærverdige skysstasjonen fra 1800-tallet inngår nå i en mer integrert del av formidlingen.

Av større, pågående prosjekter må nevnes at prosjektering og bygging av en sammenhengende «kongeveg» gjennom utemuseet er i emning. Denne vil binde de forskjellige delene av utemuseet bedre sammen, samtidig som selve byggingen av veggen og detaljer som for eksempel tørrmurte bruer vil bli lansert som rene formidlingsprosjekter.

Til sist må det nevnes at det lenge etterlengtede bensinstasjonmiljøet, som preget våre landeveger på 30-40 og 50-tallet, nå ser ut til å få en plass i vårt utemuseum. I disse dager flytter vi en komplett Mobil-stasjon, med historikk fra bybildet i Lillehammer, til Norsk vegmuseum. Stasjonen vil bli strategisk plassert i utemuseet, og bygget opp med korrekte detaljer og tidskoloritt.

### Norsk Kjøretøyhistorisk Museum og konsolideringssaken

Helt siden slutten av 1980-tallet er det blitt jobbet med å samle Norsk vegmuseum og Norsk Kjøretøyhistorisk Museum under ett tak, på Hunderfossen. Dette var også intensjonen i 1992, da Norsk vegmuseum åpnet sine dører, noe som ble understreket av blant annet kulturminister Åse Kleveland da hun besøkte museet i 1995. Til tross for sterkt engasjement, havarerte imidlertid planene, av forskjellige grunner. Den viktigste årsaken var kanskje debatten om plassering av oppgaven, og om denne sorterte under Kulturdepartementet eller Samferdselsdepartementet. Formelt sett ligger det nasjonale ansvaret til Norsk Teknisk Museum, en oppgave de forøvrig aldri har hatt ressurser til å følge opp. Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, som var etablert i Lillehammer allerede i 1983, ble på et tidspunkt vurdert som kandidat til å ta over dette ansvaret. Til tross for at de allerede den gang var den største aktøren på nasjonal kjøretøyhistorie, ble de likevel for små til å ta på seg en så stor forpliktelse. Norsk Kjøretøyhistorisk Museum er det eneste kjøretøymuseet i Norge som fullt ut ivaretar et representativt utvalg av norske, historiske kjøretøyer, og samtidig drifter etter



Den gamle mobilstasjonen som sto i Kirkegata, sør i Lillehammer, ble flyttet en gang på 60-tallet. Det er inngått avtale med dagens eier, og bensinstasjonen blir nå flyttet til Norsk vegmuseum, hvor den vil bli plassert i vårt utemuseum og utgjøre kjernen i bensinstasjonsmiljøet, slik det så ut en gang på 30-40-tallets landevei.

både nasjonale og ICOM sine retningslinjer for museal virksomhet.

Da vi gjenopptok problemstillingen i 2012, ble saken løftet til Vegdirektoratet og videre inn i Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen mente å ha et ansvar for denne delen av vår felles kulturarv, uavhengig av departementsdiskusjonen og andre museumsinstitusjoner. Saken er at det finnes ikke noe annet statlig eller privat forvaltningsorgan for kjøretøy i Norge. Dette er Statens vegvesen sitt virkefelt, og har vært vårt ansvar i over 100 år. Akkurat som for vegsektoren, har Statens vegvesen vært i en monopolsituasjon, og besitter selv kompetanse, dokumentasjon, statistisk kildemateriale, materiell og historikk knyttet til forvaltningen av kjøretøy. Dessuten vil det å fortelle Norges veghistorie, uten å inkludere kjøretøy, gi et fattigere, og i noen tilfeller mangelfullt bilde av helheten. Veg- og kjøretøyhistorie kompletterer hverandre og kan best ivaretas og formidles under samme tak.

Fra 2012 og utover fikk «kjøretøysaken» god plass i presse og media. Det var også bredt, politisk engasjement for saken, nær sagt fra alle fløyer. Saksbehandlingen pågikk mellom Norsk vegmuseum, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet i flere runder. Andre parter, som Oppland fylkeskommune, Lillehammer kommune, Fylkeskonservatoren i Oppland, diverse organisasjoner, entreprenører og arkitekter, var også innblandet på forskjellige nivåer. Saken fikk etter hvert grundig forankring, og Stortinget ba regjeringen om å fremme et forslag som kunne bidra til en etablering av en felles løsning for Norsk Kjøretøyhistorisk Museum og Norsk vegmuseum. Regjeringen la frem sitt forslag i statsbudsjett for 2017, hvor det skulle benyttes 10 millioner kroner til oppstart av bygging av nytt museumsbygg. Etter nærmere 30 år med diskusjon blir saken endelig landet! I skrivende stund signeres avtale med entreprenør om bygging av et nytt museumsbygg for den nasjo-



Evensen og Evensen sitt vinnerutkast, slik arkitektkontoret Atelier 4 A/S har visualisert det nye kjøretøymuseet. Bygget vil få et netto utstillingsareal på ca. 1900 kvadratmeter, over ett plan. Det er valgt meget gode og romslige løsninger på resepsjonsområdet. Bygget blir godt integrert i vårt utemuseum og faller naturlig inn i Norsk vegmuseums øvrige utstillinger.

nale kjøretøyhistorien. Etter en grundig prosess etter Statens regelverk for anskaffelser, har den lokale entreprenøren Evensen og Evensen blitt tildelt kontrakten.

Det blir et flott bygg med nesten 2000 kvadratmeter utstillingsflate på ett plan. Plasseringen blir tett opp til eksisterende byggmasse på Norsk vegmuseum, med planer om best mulig integrering av eksisterende museum, utendørsarealer og utstillinger. Saken vil få konsekvenser for alle med historiske kjøretøy som interesse. Vi går fra en situasjon hvor denne delen av kulturarven rett og slett ikke er blitt ivaretatt, til at statlig engasjement nå sikrer og formidler den for ettertiden. Jeg oppfatter at de fleste motor- og kjøretøymuseer i Norge som opp gjennom årene har forsøkt å drifte samlinger og utstillinger på mer eller mindre idealistisk basis, har hatt store utfordringer. De aller fleste har måttet avvikle og legge ned etter en del år, noe som for så vidt også ville vært skjebnen for Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, dersom konsolidering med Norsk vegmuseum ikke hadde blitt realisert. Det er rett og slett umulig å forvalte en så stor og krevende oppgave uten statlig engasjement.

Ambisjonen er at det nye kjøretøymuseet ikke bare skal bli et forvaltningsorgan, men også en samarbeidspartner for entusiastmiljøer, bransje og fagmiljø. Som et eksempel kan nevnes at det er opprettet dialog med foreningen som ivaretar samlingen etter Think-fabrikken i Aurskog-Høland, med mål om at Norsk vegmuseum tar over ansvaret for hele samlingen. Foreningen sitter på en helt unik kulturarv etter det som må kunne karakteriseres som Norges største industrieventyr innenfor bilproduksjon noensinne. I realiteten er det snakk om produksjonsutstyr, prototypebiler, testbiler, konseptbiler, utviklingsutstyr, dokumenter, arkivalia og bilder, for å nevne noe. Bokstavelig talt flere hundre kvadratmeter med industrihistorie står lagret, men utilgjengelig og dårlig tilrettelagt for publikum, historikere, forskere og entusiaster. Dette er nærmest en komplett, dokumentert bil- og produksjons-

Øystein Asphjell fra foreningen som ivaretar Think-samlingen og undertegnede, på befaring i Aurskog-Høland. Der finnes en helt unik og nærmest komplett samling etter Think-produksjonen, trolig Norges mest suksessrike bilproduksjon noensinne. Samlingen må sikres og tilgjengeliggjøres for ettertiden.

historie som må ivaretas, sikres og tilgjengeliggjøres for fremtiden. Foreningen har i dag knapt ressurser til å opprettholde avtaler om god lagringsplass.

#### Flere og større oppgaver

Norsk vegmuseum har etter hvert fått flere og større oppgaver. Etter effektiviseringen i Statens vegvesen med dertil hørende større ansvar, etableringen av Norsk Fjellsprenngningsmuseum og konsolideringssaken med Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, er Norsk vegmuseum blitt en stor aktør innenfor vår del av sektoren. Selv om mesteparten av våre ressurser går til å forvalte og formidle denne kulturarven, bidrar vi til en vesentlig mengde forskningsrelatert virksomhet og publikasjoner innenfor fagfeltet.

Årboka, med alle sine gode veghistoriske artikler, er bare ett eksempel. Norsk vegmuseum bidrar også til, produserer selv, og utgir en rekke andre bøker og publikasjoner. For inneværende år har vi for eksempel stått for utgivelsen av boka «Braut III», et NOR-BALT produkt med veghistorie på høyt nivå fra vegmuseene i Norden og Baltikum. På beddingen ligger også en bok av Dag Bjørnland, tidligere direktør ved Transportøkonomisk institutt, og bidragsyter til tidligere artikler i årboka. Vi ser frem til lanseringen av boka hans, som kommer til å bli et meget viktig oppslags- og referanseverk over transport gjennom det 20. århundre.

La meg avslutningsvis kort få nevne at det ikke er planlagt store endringer for årboka. Enkelte suksesshistorier bør man ikke tukle med. Det foregår riktignok en digitalisering av alle årgangene, som etter hvert blir tilgjengeliggjort gjennom Nasjonalbibliotekets nettportal, men det er fremdeles mange av oss som er tilhengere av gammel, analog teknologi, så trykksverte og harde permer vil fremdeles være tilgjengelig. Innholdsmessig vil vi selvfølgelig begynne å publisere kjøretøyrelatert litteratur også. Trolig et kjærkomment tilskudd for veldig mange lesere.

Geir Atle Stormbringer  
Museumsdirektør

