

JÄRNVÄGSMUSEUM I VÄRLDSKLASS



**UTREDNING FÖR ÄNDAMÅLSENLIG FÖRVALTNING AV JÄRNVÄGENS KULTURARV OCH
UTVECKLING AV VERKSAMHETEN**

SLUTRAPPORT 2009-07-06

Anne Louise Kemdal, utredare, f museidirektör
Zoltan Kiss, arkitekt, UrbanVision AB

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING
2	SYFTE OCH MÅL
2	METOD
2	NULÄGESBESKRIVNING
3	Gävle
6	Ångelholm
6	Övrigt
7	FÖRBÄTTRINGSMÖJLIGHETER I ÅNGELHOLM OCH GÄVLE, FÖRSLAG
7	Profilering
7	Bevarande, förvaltning och dokumentation
11	Publik verksamhet, arenorna i Ångelholm och Gävle
15	DEN STORA VIVIONEN, MULTICOMCENTER I STOCKHOLM
16	TRAFIKVERKSAMHETEN
17	JÄRNVÄGSHISTORISKA SAMLINGAR UTE I LANDET
17	Viktiga järnvägshistoriska samlingar
18	Ideellt arbete
20	SÄKERHETSFRÅGOR
20	ORGANISATION OCH KOMPETENS
22	ÖKAD NYTTA FÖR BANVERKET
23	EKONOMI
27	LITTERATUR

Bilaga 1: Utredningsdirektiv

Bilaga 2: Förteckning över kontakter och studiebesök

Bilaga 3: Förslag till insamlingspolicy

Bilaga 4: Lokalprogram och skisser

SAMMANFATTNING

Utredningen inleds med en redovisning av mål och metod samt en nulägesbeskrivning. Av denna framgår att Sveriges Järnvägsmuseum och de två arenorna i Gävle och Ängelholm behöver förbättras. Personalen arbetar hårt och engagerat, i vissa fall utan att ha relevant kompetens, i dåliga lokaler med bristfällig arbetsmiljö. Arenorna har stor utvecklingspotential.

Förslaget innebär att arenorna i Gävle och Ängelholm profileras olika. Nynäs i Gävle blir plats för "kunskapsbanken". Där ska samlingar, såväl fordon som föremål, arkivmaterial, bilder och böcker, göras tillgängliga för intresserade. Sörby Urfjäll, den plats där idag den publika verksamheten i Gävle finns, skall utvecklas till ett attraktivt museum med särskild inriktning på ny teknik och järnvägsbranschen. Arenan i Ängelholm bör utvecklas mot att bli en pedagogisk aktör för hela Öresundsregionen med inriktning mot naturvetenskap och teknik.

Fordonssamlingen föreslås gallras enligt befintlig bevarandeplan. Cirka hälften av beståndet kommer att bli kvar på Nynäs. Det föreslås också att verkstäder, restaurering, underhåll och vård av samlingarna koncentreras till Nynäs.

Personalstyrkan bör utökas med sju personer, en för ledning, fyra för förvaltning av samlingarna och två för dokumentation och forskning. Organisationen bör ses över. Verksamhetens processer bör analyseras som grund för effektivisering av det dagliga arbetet. En kompetensinventering behöver göras som grund för bemanningsplanering i en förändrad organisation.

Sveriges Järnvägsmuseum har ett särskilt ansvar för samverkan med den ideella järnvägshistoriska sektorn. Denna samverkan är en viktig del i ansvaret för hela landets järnvägshistoria.

Utredningen presenterar tre olika utvecklingsförslag. Alternativ 1, som svarar mot befintlig kostnadsram, innebär kraftiga nedskärningar av all publik verksamhet till förmån för förvaltning av samlingarna. Alternativ 2 innebär om- och tillbyggnader i Gävle samt utökad verksamhet i Ängelholm. Detta alternativ förordas av utredaren. Kostnadsökningen per år blir cirka 20 miljoner kronor. För denna summa uppnås god professionell standard på bevarande och förvaltning av samlingarna samt två mycket bra publika arenor, en i Ängelholm och en i Gävle.

För Alternativ 3 presenteras en idé om ett så kallat MultiComCenter, ett science center på Gärdet i Stockholm för trafikslagen inom ramen för den föreslagna nya trafikmyndigheten. Ett sådant science center skulle troligen kunna huvudsakligen intäktsfinansieras. Utredaren föreslår att Banverket initierar genomförandet av en förstudie för denna idé.



SYFTE OCH MÅL

Utredningen ska belysa befintliga brister i vården och tillgänglighetsförändringen av de järnvägshistoriska samlingarna utifrån ett antal frågeställningar som närmare presenteras nedan. Utredaren ska ta fram förbättringsförslag och analysera framgångsfaktorer och konsekvenser i form av potential, organisation och kostnader. Utredaren ska också föreslå möjligheter för utökad samverkan med andra verksamheter samt en större nytta med verksamheten för Banverket.

Målet är att utredaren ska presentera tre alternativa utvecklingsmöjligheter, med resultat- och konsekvensanalys för varje förslag, för Banverket att ta ställning till i verksamhetsplaneringen 2010-2015. F. museidirektör Anne Louise Kemdal har utsetts till utredare.

Utredningsdirektiv, LB 2009-02-19. Förstudie för utveckling, styrning och finansiering av Sveriges Järnvägsmuseum, [bilaga 1](#).

METOD

Sveriges Järnvägsmuseum förvaltar en av världens bästa samlingar järnvägshistoriska föremål. Banverket, som ägare, önskar en genomlysning av med vilken kvalitet som samlingen i dag förvaltas och förvaras.

Min utgångspunkt är att en museisamling skall vara representativ och relevant och vara till nytta i den kontext, var den befinner sig. Samlandet har inget egenvärde. Samlandet har endast värde i den mån det är till nytta och glädje för ägarna och medborgarna. Mitt mål är därför att med detta som bakgrund beskriva den potential som ligger i att utveckla verksamheten vid Sveriges Järnvägsmuseums två arenor i Gävle och Ängelholm.

Den arbetsmetod jag använt mig av innebär i korthet följande: genomgång av litteratur och annat skriftligt material, intervjuer och samtal med nyckelpersoner inom Banverket och inom den järnvägshistoriska intressesfären, intervjuer och dialog med Järnvägsmuseets chef och personal, avstämningssamlingarna med Järnvägsmuseets råd och med personal och järnvägshistoriska intressenter, studiebesök på viktiga järnvägsmuseer i Sverige med andra huvudmän än Banverket, studieresa till Utrecht i Nederländerna i sällskap med personer från Järnvägsmuseet, presentation för personalen.

Förteckning över kontakter och studiebesök, [bilaga 2](#).

NULÄGESBESKRIVNING

Sveriges Järnvägsmuseum verkar på två arenor, en i Gävle och en i Ängelholm. Dessa arenor har olika bakgrund och tillkomsthistoria. Arenan i Gävle har växt fram med början tidigt på 1900-talet som en nationell järnvägshistorisk samling inom SJ medan den i Ängelholm etablerades för cirka tio år sedan som en resurs för Banskolan. Därmed har verksamheten på de två arenorna delvis olika inriktning. Sedan 2005 är museiverksamheten samlad i en gemensam avdelning inom Banverket.

Gävle

I Gävle disponeras två stora områden i anslutning till bangårdarna i Sörby Urfjäll och Nynäs (Norrtull) som museum. Verksamheten bedrivs i en tidigare lokstation i Sörby och en tidigare vagnverkstad i Nynäs samt i två mindre byggnader som flyttats till Sörby. Museets kansli, publik verksamhet samt bibliotek, arkiv, föremålssamling och underhållsverkstad finns i Sörby. Den stora fordonssamlingen samt restaureringsverkstad finns på Nynäs.

Inga lokaler finns i centralt läge i Gävle, men bägge platserna är tillgängliga för tågtrafik, till exempel från Gävle Centralstation. Markområdena är tillräckligt stora, men byggnaderna generellt i dåligt skick.



Via denna balkong transporteras föremål mellan våningarna med hjälp av rep och trissor.

Banverket äger de bangårdar och byggnader som museet disponerar i Gävle. Byggnaderna hyrs från BV Expert & Utveckling, Mark & Fastighet.

LOKALERNA OCH SAMLINGARNA

Lokstallar, vagnhus och verkstäder såväl i Sörby som på Nynäs är byggda för annan verksamhet än museum, i en annan tid och med helt andra arbetsmiljökrav än vi har idag. Det är endast de två mindre byggnaderna i Sörby, en stationsbyggnad och en banvaktsstuga, som är av god kvalitet. De är å andra sidan för små för att kunna rymma någon som helst koncentrerad museifunktion. Detta får som konsekvens att alla funktioner är spridda inom ett antal olika byggnader.

Interna transporter i synnerhet i Sörby är komplicerade. Många använda utrymmen är omöjliga att få tillträde till med truck eller varuvagn. Hissar och lyftredskap finns inte där de borde finnas. Mycket tyder på att värmeisoleringen är helt otillräcklig vilket får som konsekvens att kostnaderna för uppvärmning och el blir onödigt höga. Mellanväggar har

ibland tillskapats genom att ett draperi hängts upp. Dessa förhållanden omöjliggör en adekvat klimativering av lokalerna.



Ett förråd för publik verksamhet i Gävle.



Bildarkivarien vid en mellanvägg i form av ett draperi.

På Nynäs förvaras historiska tåg, som går i trafik, samt bevarandevärda lok och vagnar. Dessutom förvaras där ett stort antal lok och vagnar, som inte bedöms vara bevarandevärda. Vissa av dessa är "reservdelsvagnar", andra har ingen funktion. Byggnaderna är i dåligt skick.

Slutsats

Byggnaderna är i dålig kondition, arbetsmiljön är inte tillfredsställande, föremålen förvaras i olämplig miljö och personalen kan inte arbeta effektivt.

DEN PUBLIKA VERKSAMHETEN

Arenan i Gävle har haft cirka 40.000 besökare per år de senaste tio åren. De viktigaste besökarkategorierna är barnfamiljer, skola och järnvägshistoriskt intresserade. Publiken erbjuds en statisk utställning, underhållande och populära temadagar för familjer samt traditionell museipedagogisk verksamhet. Dramatiserade visningar förekommer. Dessutom erbjuds museilokalerna till företag och organisationer att hyra för egna aktiviteter mot betalning. Små, tillfälliga utställningar visas ett par gånger om året.

Skytning på plats är otillräcklig. Entréfunktionen är undanskymd. Läget i ett område med småindustrier är inte optimalt med tanke på synlighet i stadsbilden. Det saknas systematik och ordning i processflödena inom verksamheten, bland annat beroende på att lokalerna inte är ändamålsenliga.

Slutsats

Arenan har inte en optimal placering i stadsbilden och måste därför uppmärksammas genom avsevärt bättre skyltning och angöring. De gamla utställningarna måste bytas ut och moderniseras. Arbetet måste effektiviseras. Programverksamhet och pedagogiskt arbete bör vidareutvecklas i samma riktning som nu.



Skiss över området i Sörby i Gävle.

Ängelholm

Museilokalerna i Ängelholm ligger i direkt anslutning till Järnvägsskolan. De ägs av Banverket men hyrs från Järnvägsskolan, som har dispositionsrätten.

LOKALERNA OCH SAMLINGARNA

Museiverksamheten bedrivs i ett ombyggt lokstall. Det finns en cirka tio år gammal utställning, som fortfarande kan betraktas som intressant. Det saknas emellertid lok och vagnar i utställningen. Det finns en boksamling, som förvaras i flera olika rum. Dessutom ingår en stor hörsal samt ett mindre sammanträdesrum och arbetsrum för personalen. En enkel, ouppvärmad byggnad används för förvaring av föremål. Få föremål förvaras i Ängelholm. Byggnaderna är i gott skick.

Arenan ligger i nära anslutning till Ängelholms station, men uppmärksammas inte därifrån på grund av för dålig skyltning och olämplig placering av entréfunktionen. Entrén är liten och där blandas biljettförsäljning, kafé och butik.

Slutsats

Ett järnvägsmuseum bör visa tåg. Det vore därför lämpligt med en utökning av lokalytan så att detta blir möjligt. Entré och skyltning måste förbättras.

DEN PUBLIKA VERKSAMHETEN

Den publika verksamheten på arenan i Ängelholm har ungefär samma karaktär som den i Gävle. Sedan år 2008 har museet haft öppet året om (tidigare endast sommartid). Besökssiffrorna har stigit från 20.000 till över 40.000 under de senaste fyra åren. De viktigaste besökarkategorierna är barnfamiljer, elever på Järnvägsskolan, skolelever samt järnvägsintresserade.

Slutsats

Utställningarna behöver förnyas och kompletteras med tåg. Vissa funktioner, såsom till exempel ett kafé, bör tillskapas.

Övrigt

Sveriges Järnvägsmuseum utnyttjar lokaler för uppställning av lok och vagnar på följande platser: Lokstall hyrs från BV, Mark & Fastighet i Herrljunga och Bollnäs. Museet äger också så kallade lokhus på Banverkets mark där fordon förvaras i Byvalla, Gårdnäs, Hofors, Litsnäset, Oslättsfors, Ravenjaur och Skatan.

FÖRBÄTTRINGSMÖJLIGHETER I ÄNGELHOLM OCH GÄVLE, FÖRSLAG

PROFILERING

Sveriges Järnvägsmuseums två arenor bör om möjligt profilera sig olika. Utifrån rådande förhållanden föreslår jag att arenan i Gävle profilerar sig mot bevarande av det järnvägshistoriska kulturarvet och all den kunskap som innefattas i detta. I Ängelholm bör man vidareutveckla det pedagogiska arbetet och utveckla program som är anpassade dels till ungdomsskolan, dels explicit till Järnvägsskolan.

BEVARANDE, FÖRVALTNING OCH DOKUMENTATION

KUNSKAPSBANKEN TILL NYNÄS

Jag föreslår att kunskapsmaterial och samlingar såsom bibliotek, arkiv, föremål, lok och vagnar, koncentreras till Nynäs. Det innebär att lokalerna på Nynäs måste omorganiseras och byggas om. Förändringsarbetet måste inledas med gallring av överflödigt material, framför allt lok och vagnar. Det finns en bevarandeplan med ett förslag till klassning av fordonssamlingen. Denna bör fastställas och användas som underlag för gallring.



Interiör från magasin på Nynäs.

Personalen på Sektionen för Samlingar och Dokumentation har gjort ett underlag, som visar hur stora ytor som behöver tas i anspråk för bibliotek, arkiv och föremålssamlingar. Arkitektfirman Urban Vision AB, arkitekt Zoltan Kiss, har anlåtats för att med detta som

utgångspunkt göra ett koncept och en programskiss med lokalprogram och översiktliga ritningar, flödesscheman och funktion, se vidare **bilaga 4**.

Fordonssamlingen

Museichefen Robert Sjöo har 2008-10-24 skrivit ett dokument: Urval och plan för fordon som ingår i museets samling. Denna plan omfattar knappt 250 fordon (lok, vagnar, lokomotorer, motorvagnar och övriga fordon exempelvis dressiner), som klassats utifrån sitt kulturhistoriska värde. Knappt 100 av dessa kan användas i trafik. Flera fordon är utställda och ett antal är deponerade vid järnvägmuseer ute i landet. Det finns dessutom några bevarandevärda fordon på järnvägmuseer ute i landet. Sammanlagt upptar fordonssamlingen en spårlängd på mellan 2,5 och 3 km. Alla bevarandevärda fordon bör stå under tak.

Den ovannämnda bevarandeplanen bör efter ytterligare en genomgång fastställas och följas.

Gallring av lok och vagnar

Det befintliga beståndet av fordon, som i huvudsak förvaras på Nynäs, består idag av mellan 450 och 500 fordon. Cirka hälften kan således avvecklas. Med utgångspunkt från den ovan nämnda bevarandeplanen kan en grundlig gallring göras i det befintliga fordonsbeståndet. Det är ett omfattande arbete att genomföra en gallring med hänsyn tagen till internationellt fastställda museietiska riktlinjer. Därför bör detta arbete genomföras som ett projekt med en noggrann egen budget och projektplan. Det rekommenderas att någon utomstående kompetens får uppdraget att vara projektansvarig.

Ombyggnad och tillbyggnad

Efter en genomförd gallring finns utrymme på Nynäs för förbättringar av befintliga byggnader, uppförande av lokhus eller vagnhus av äldre eller modern typ för skydd av fordonssamlingen, samt om- och tillbyggnad för arkiv, bibliotek och föremålssamlingar.

KOMMANDE VERKSAMHET PÅ NYNÄS

Till Nynäs koncentreras den verksamhet som handlar om att bevara kunskapen om Sveriges järnvägshistoria samt att förvalta de samlingar, som ska bevaras för framtiden.

Beträffande arkiv och bibliotek föreslår jag att dessa ansluts till Banverkets dokumenthanteringssystem i tillämpliga delar. En fråga som måste få sin lösning är hur man via Internet ska kunna göra samlingarna på Järnvägmuseet tillgängliga.

Sveriges Järnvägmuseums dokument- och bildarkiv är att betrakta mer som en samling än som ett arkiv i arkivlagens mening. Den bör därför innefattas i arbetet med förvaltning av föremålssamlingen. Bildsamlingar, som förvaras på annan plats inom Banverket, bör överföras till Järnvägmuseet.

Biblioteket på Sveriges Järnvägmuseum bör integreras med Banverkets bibliotek och fungera som en filial till detta. Därigenom uppnås att den kompetens som finns inom Banverket också på ett direkt sätt kommer Järnvägmuseet till godo. Museets böcker blir samtidigt tillgängliga för Banverkets personal och besökare på ett enkelt sätt via en gemensam biblioteksdatabas.

FÖRVALTNING AV SAMLINGARNA

Idag finns inom Järnvägsmuseet varken utrustning, lokaler eller tillräcklig kompetens för att förvalta samlingarna på ett korrekt sätt. Den befintliga personalen gör ett fantastiskt arbete trots den begränsning som de praktiska omständigheterna innebär.

Följande resurser behövs i ett professionellt museimagasin: mottagningsrum för rengöring och registrering av inkommande föremål, utrymme för digitalfotografering, ateljé för vård av föremål, frys för skadedjursbekämpning, rum för katalogisering och dokumentation, packrum för in- och utlån av föremål, klimatiserade föremålsarkiv för olika materialkategorier, konservator för förebyggande konservering och vård, magasinsansvarig med kunskap om arbetsmiljö och logistik, arkivarie, bibliotekarie, sakkunniga och föremålsintendenter. Dessutom bör det idag finnas resurser för digitalisering och publicering på Internet.

DOKUMENTATION OCH FORSKNING

Begreppet dokumentation används för att beskriva hur man på museer skaffar ny kunskap. Detta ska göras utifrån en analys av målet med museiverksamheten och det uppdrag som museet har. Som underlag för detta behöver det finnas en generell policy för vilken kunskap som museet i fråga skall samla in. Sveriges Järnvägsmuseum ska givetvis samla in kunskap om svensk järnvägshistoria.

Förslag till insamlingspolicy, **bilaga 3**.



Interiör från föremålsmagasin i Sörby.

Som komplement till policyn skall museet utforma program för insamling, dokumentation och forskning. Programmet ska förankras i aktuell forskning.

Det finns många som är intresserade av järnvägens historia. Forskning förekommer både i den akademiska världen och bland amatörforskare. Men forskningen handlar företrädesvis om hus, teknik och fordon. Järnvägsmuseet behöver stärka sambandet med den akademiska forskningen. Forskningsområden av intresse för museets kunskapsinhämtande är exempelvis innovationer, teknikhistoria, infrastruktursatsningar, ekonomisk historia, allmänt om samhällsutveckling, arkitektur och trädgårdshistoria.

Banverkets forskningssamordnare Bo Olsson har förklarat sig villig att medverka med kontaktskapande inom den akademiska världen. Jag föreslår att ett antal forskare bjuds in till en förutsättningslös diskussion om vilken typ av stöd man kan ge Järnvägsmuseet. Detta skulle kunna bli en utgångspunkt för att sedan utforma program för insamling, dokumentation och forskning.

Önskvärt vore att Järnvägsmuseet hade en egen forskningssamordnare och en dokumentationsintendent. Det kvalificerade restaureringsarbete, som bedrivs på järnvägsmuseet, är att betrakta som tillämpad forskning. Syftet med den kulturhistoriska restaureringen är att skaffa ny kunskap om hur man förr tillverkade och underhöll lok och vagnar. Denna typ av restaurering bör hållas isär från den restaureringsverksamhet som syftar till att skapa fungerande tågset för trafik.



Interiör från magasin för fordon och föremål i Sörby.

BEMANNING FÖR FÖRVALTNING AV SAMLINGARNA OCH DOKUMENTATION.

Sveriges Järnvägsmuseum bör ha en ansvarig ledare som ansvarar för både de traditionella museisamlingarna och fordonen. Idag är bevarandet av fordon i för stor utsträckning kopplad till verksamheten med trafik och underhåll av lok och vagnar. Enligt min mening bör trafikverksamheten hellre vara en egen del, eventuellt inom ramen för den publika verksamheten. Syftet med trafiken är att möta en ny publik.

Förslag till bemanning: Ansvarig ledare, bibliotekarie, arkivarie, antikvarie, intendent för mottagning och föremålsregistrering, konservator, konservatorsassistent, magasinstekniker, dokumentationsintendent och helst också en forskningssamordnare. Kulturhistorisk restaurering genomförs som projekt.

KONSEKVENSER

Ett järnvägsmuseum i världsklass måste ta ansvar för den enastående samling som finns inom Sveriges Järnvägsmuseum. Om detta ska kunna ske inom befintlig budgetram så måste man dra ner på andra verksamhetsgrenar. De omfattande om- och tillbyggnader, som är nödvändiga för att uppnå rimlig museal nivå på förvaltningen av samlingarna, är kostnadskrävande. Dessutom behöver ytterligare ett par tjänster tillskapas. Den publika verksamheten är viktig för att motivera museet inåt och utåt.

PUBLIK VERKSAMHET ARENORNA I ÄNGELHOLM OCH GÄVLE

PROFILERING OCH POSITIONERING I GÄVLE

Omvärldsanalys

Gävle har knappt 100.000 invånare. Sysselsättning och utbildningsnivå ligger kring genomsnittet i Sverige. Gävle kommun satsar framför allt på sport. Flera små museer i regionen är nedläggningshotade. Området vid Sörby, där den publika arenan i Gävle finns, präglas av småindustri och transportnäring. Det finns i området ett gymnasium med ca 650 elever. På dagtid förvärvsarbetar ca 2500 människor där. Det finns endast tre restauranger.

Erfarenhetsmässigt så krävs det en mycket hög attraktionsgrad för att människor ska söka sig till en besöksanläggning, som inte är närbelägen, i synnerhet om attraktionskraften ska bestå över tid. Stockholmare, som visserligen kan ta sig till Gävle på en till två timmar, är inte en trolig målgrupp för ett museum i Gävle, även om det är mycket bra. Ett jämförelseobjekt i Gävletrakten är Furuvik, som år 2008 hade 280.000 besökare. Orter av jämförbar storlek och som har exempelvis stora kommunala museer eller läns museer uppnår sällan mer än mellan 50.000 och 100.000 besökare. Förutsättningar finns dock i Gävle för att kraftigt öka det nuvarande, uppenbart statistiska, besökstalet om man gör en ordentlig satsning på den befintliga anläggningen.

Målgrupper

Med det omfattande kunskapsmaterial som finns i Gävle, så är järnvägshistoriskt intresserade personer en självklar målgrupp. Men den största målgruppen är barnfamiljer och skolelever från Gävletrakten. Dessutom bör arenan i Gävle utvecklas till en plats där tåg- och järnvägsbranschen kan samlas.

Erbjudandet till publiken

Utställningen i Gävle bör genomgå en grundlig förnyelse. Det som framför allt saknas är berättelser om hur järnvägen påverkat samhället och bidragit till en omfattande teknisk

utveckling samtidigt som samhället förändrats i takt med att järnvägens infrastruktur byggts ut. En utställning idag bör innehålla många interaktiva delar och stationer där besökarna kan lösa problem på egen hand. Dagens museibesökare ställer stora krav både på innehåll och utformning. Man måste också bygga ut utställningsområdet så att även nya tåg får plats och tillskapa resurser för att enkelt kunna visa den allra senaste tekniken, både i ett utvecklat tåg-science center och genom att kunna ta in och visa de allra modernaste tågen.

Program, familjedagar och pedagogisk verksamhet håller hög kvalitet och är populär. Det som saknas är biutrymmen såsom exempelvis materialförråd, barnvagnsparkering, amningsrum, matsäcksrum för skolklasser, omklädningsrum för gästade artister, lekstugor och hörsal. Infrastrukturen och resurserna utomhus måste också förbättras. Exempelvis så bör tillgången på el och vatten säkras för evenemang utomhus.



Miljön i anslutning till receptionen, som den ser ut idag, med bristfälliga utrymmen för barnvagnar, ytterkläder mm. Huvudgångstråket är också gångväg till barnverkstaden.

Om branschen ska kunna ha konferenser och visa nytt material så behövs konferensrum, hörsal, restaurang och en lättillgänglig utställningsyta för de nya tågen. En restaurang skulle troligen vara intressant också för arbetsplatserna i området.

Arbetsmässigt är det viktigt att det finns utställningsverkstad och monteringsateljé i anslutning till utställningarna. Mycket kan produceras externt, men det är viktigt att man kan bygga och underhålla utställningsarrangemang på plats. Om inte, så riskerar dynamiken i erbjudandet till publiken att utebli.

Information, skyltning och marknadsföring

Publiken behöver uppmärksamma arenan i Gävle på ett tydligare sätt. Det behövs en effektiv skyltning hela vägen från Gävle Centralstation och till museet i Sörby. Väl framme så måste

entréfunktionen exponeras mycket tydligare än idag och helst ska man omedelbart få en förståelse för vad som finns att upptäcka inom byggnaden. Kommer man med tåg så bör det finnas tydliga skyltar även mot förbipasserande tåg.

En idé är att tillskapa en tågpendel mellan Gävle C, Sörby och Nynäs. Det finns ett ledigt spår vid Centralstationen. Om det skulle visa sig möjligt att använda detta och bygga en museitågplattform där, skulle besökarna möta Järnvägsmuseet redan vid Centralstationen. Man skulle också kunna tillskapa en bra förbindelse mellan de två arbetsställena i Gävle genom att göra det möjligt att åka pendeltåg mellan Sörby och Nynäs. För besökare till arkiv, bibliotek, föremål och fordonssamling skulle det förstås underlätta avsevärt, eftersom många av dessa besökare kommer tillresande med tåg. En järnvägsmuseihållplats vid Centralstationen skulle utgöra en tydlig och effektiv marknadsföring för museet.

Benämningen Sveriges Järnvägsmuseum är bra som en benämning på bägge arenorna. Men den grafiska framställningen av namnet i annonser och annat material är inte tillräckligt slagkraftig. En flagga eller en annons bör ha en tydlig och bildmässig signalfunktion. Museet bör se över sitt grafiska program samt utforma en långsiktig strategi för marknadsföringen lokalt och nationellt. Identiteten Sveriges Järnvägsmuseum behöver profileras tydligt för hela verksamheten.

Organisation och personal

Mitt intryck är att personalen i den publika verksamheten arbetar med stort engagemang och med kompetens. Jag är dock tveksam till hur olika funktioner samlats inom den publika sektionen. Fastighetsteknik till exempel hör inte hemma där. Vid mina samtal med personalen har det också framkommit att administrationen tar för mycket tid i förhållande till det produktiva arbetet. Flera av de anställda är "mångfunktionella" i den bemärkelsen att de får använda den kompetens de har även om den inte direkt hör hemma på den tjänst, som de blivit anställda för. Jag ser inte detta som något problem – tvärtom. Det finns så många, oväntade och varierande arbetsuppgifter på ett museum, så en "tusenkonstnär" är den perfekta museiarbetaren.

Jag tror dock att det skulle vara bra att avlasta den publika personalen från en del administration. Detta skulle kunna åstadkommas om det direkta personalansvaret avlastades från sektionschefen. Hon skulle då i stället bli teamledare för ett processteam, vars uppgift det skulle vara att utföra arbetet mot publiken. Arbetsprocesserna borde analyseras och förbättras.

Jag återkommer till diskussionen om organisation i ett senare avsnitt.

PROFILERING OCH POSITIONERING I ÄNGELHOLM

Omvärldsanalys

Ängelholm ligger i Öresundsregionen och ingår i det regionala transportsystemet Skånetafiken. Staden har knappt 40.000 invånare, men ligger i en region med 3,5 miljoner invånare. Dessa har möjlighet att snabbt och billigt nå Ängelholm med Öresundståg eller med Skånetafiken. Befolkningsstrukturen i Ängelholm skiljer sig inte nämnvärt från riksgenomsnittet. Sommartid passerar många turister Ängelholm.

Järnvägsmuseets arena i Ängelholm ligger vid tågstationen där också Järnvägsskolan är belägen. Museet var tidigare en del av Banskolan, men efter omorganisation inom SJ och Banverket slogs museerna i Gävle och Ängelholm samman till Sveriges Järnvägsmuseum år

2006. Närheten till och sambandet med Järnvägsskolan sätter dock fortfarande sin prägel på arenan i Ängelholm.

Med tanke på Ängelholms läge skulle ett stort och spännande järnvägsmuseum kunna attrahera betydligt fler besökare än i dag. Arenan är dock för liten för att detta skulle vara en realistisk möjlighet. Men det finns få attraktioner med tekniskt innehåll i regionen och därför har Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm en stor potential.

Målgrupper

För Ängelholms del innebär kopplingen till Järnvägsskolan att skolans elever liksom elever från framför allt gymnasieutbildningar i regionen är en viktig målgrupp. Arenan kan vara en plats där ett positivt intresse för naturvetenskap och teknik väcks hos ungdomarna. Men förutom skolelever är även här barnfamiljer en viktig målgrupp.

Erbjudandet till publiken

Delar av den befintliga utställningen upplevs fortfarande som ny och fräsch trots att det gått tio år sedan den öppnades. Men utställningen bör kompletteras med många fler interaktiva delar. Och det fattas riktiga tåg, både ute och inne. Den nuvarande inriktningen mot att beskriva järnvägens infrastruktur och teknik känns relevant.

Det finns möjligheter att utöka den tillgängliga ytan i den nuvarande museibygnaden till nästan dubbel storlek. De lokaler som blir lediga innehåller en vagnverkstad och lokstall. Här skulle man kunna arrangera en öppen verkstad, som är tillgänglig för publik via balkonger, som löper längs vagnverkstaden. Genom ett samarbete med regionala järnvägsföreningar skulle man här kunna inrymma en öppen verkstad för restaurering och underhåll av tåg för trafik. Det skulle också finnas utrymme att visa flera tåg. För en sådan vidareutveckling behöver organisationen av personal för fordonshantering ses över.



Den nära kopplingen till Järnvägsskolan och den pedagogiska kompetens som finns där, bör kunna utvecklas till nytta både för skolan och museet. Det viktiga arbetet att stimulera teknikintresset hos skolelever måste kopplas till skolans verklighet så att det blir till tydlig nytta för skolan. Pedagogiska program för gymnasiet kan utarbetas i Ängelholm men användas på bägge arenorna. Man bör också undersöka intresset av samarbete från eftergymnasiala utbildningar. För Ängelholms del blir tillgången till en publik vagnverkstad en viktig del i det pedagogiska arbetet. Närheten till Danmark gör det möjligt att även erbjuda tjänster till danska utbildningar.

Nyfikna flickor lär sig om moderna tåg.

Personalen i Ängelholm har börjat erbjuda en verksamhet även utomhus. Denna är viktig och angelägen och bör vidareutvecklas successivt.

De familjeprogram som anordnas har hög kvalitet och är populära. En museipedagog har nyligen anställts. Hennes uppgift bör vara bland annat att utforma pedagogiska program som passar in i skolans läroplan.

Det behövs i Ängelholm en bättre och större entréfunktion. Idag är entrén dessutom både kafeteria och butik. Lämpligt vore att avsätta större yta för entré och butik samt komplettera med exempelvis ett internetkafé. Det finns en restaurang på Järnvägsskolan, som kan erbjuda varm mat och även konferensmåltider. Museet har en fin hörsal.

Information, skyltning och marknadsföring

Här gäller i princip detsamma som för arenan i Gävle. En långsiktig strategi för marknadsföring måste givetvis omfatta bägge arenorna. Trots att arenan i Ängelholm ligger vid stationen är det faktiskt omöjligt att upptäcka den därifrån. Entrén är felplacerad och skyltningen är dålig. Eftersom det heller inte finns några historiska tåg på området, så finns det ingenting som tydligt signalerar järnvägsmuseum. Därför är det mycket viktigt att bygga vidare på miljön ute och placera historiska tåg väl synliga.

Organisation och personal

Sambandet mellan Ängelholm och Gävle är inte tillräckligt bra idag. Personalen i Ängelholm uttrycker ett behov av närmare kontakt med museichefen. Jag har förståelse för deras behov av större närvaro från chefens sida. Det som saknas är den informella kontakten och möjligheten att ventillera arbetsmetoder och idéer. En lösning skulle kunna vara att personalstyrkan för Järnvägsmuseet utökas med en administrativ chef, som också skulle ha uppgiften att vara platschef på arenan i Ängelholm. Museichefen och helst fler ansvariga personer skulle kunna engageras i ett programråd för Ängelholm, som träffas regelbundet. Detta är en modell som tillämpas för den publika verksamheten i Gävle.

Om kunskapsmaterialet koncentreras till arenan på Nynäs i Gävle så blir endast den publika verksamheten, inklusive eventuellt nyetablerad verksamhet med trafik och verkstad, kvar i Ängelholm. Ansvar för järnvägsmuseets arena i Ängelholm skulle då kunna läggas på en platschef med administrativa och personalledande arbetsuppgifter. På samma sätt som föreslagits för Gävles del skulle det publika arbetet ledas av en teamledare med ansvar för utförandet av den publika verksamheten. Den personal som idag arbetar i Ängelholm skulle då få delvis ändrade arbetsuppgifter med inriktning mot publikt arbete.

Lokalprogram och skisser, **bilaga 4**.

DEN STORA VISIONEN MULTICOMCENTER I STOCKHOLM

Resonemanget ovan ger vid handen att vare sig Gävle eller Ängelholm är lämpliga platser för den verkligt stora, nationella järnvägshistoriska och samtidsorienterade attraktionen. För att få rimliga ekonomiska villkor för en storskalig besöksanläggning med teknisk inriktning

krävs ett stort antal besökare, ungefär mellan 600.000 och 1 miljon betalande besökare per år.

I den just nu aktuella trafikverksutredningen föreslås en ny organisation för transportsektorn. För Järnvägsmuseets del skulle det sannolikt innebära att ytterligare ett museum införlivas i trafikmuseifamiljen, nämligen Vägverkets museum i Borlänge.

En ny transportmyndighet skulle kunna utgöra en tillräckligt stark aktör för etableringen av ett nytt MultiComCenter. Bakgrunden är att det finns flera, husvilla teknikhistoriska museisamlingar inom transportsektorn. Förutom Vägverkets museum så finns det en mycket fin, civil flyghistorisk samling, som nu förvaras i en byggnad på Arlanda. Tekniska museet har ett stort antal fordon, som aldrig kommer att kunna visas inom den nuvarande museibygnaden.

Det finns också en utmärkt plats för ett MultiComCenter, nämligen Lindarängenhangaren och området däromkring på Gärdet i Stockholm. Hangaren är ett byggnadsminne, som idag används som förråd. När den tunga trafiken flyttar från Stockholms Frihamn kommer stora ytor att användas för andra ändamål. På grund av att marken är kontaminerad, så är det inte aktuellt att bygga bostäder där, enligt vad Stadsbyggnadskontoret i Stockholm menar.

Jag föreslår att Banverket tar initiativ till att etablera en arbetsgrupp med uppdraget att utveckla tankarna kring etableringen av en besöksanläggning med teknisk inriktning på Gärdet i Stockholm. Idag saknas den möjlighet som finns bland annat i Göteborg och Luleå, att erbjuda familjer och skolelever "häftiga" upplevelser i en science center-miljö. Ny transportteknik, till exempel spårtaxi, skulle kunna introduceras och testas som en möjlighet att knyta samman alla museerna på Gärdet.

TRAFIKVERKSAMHETEN

Ett syfte med trafikverksamheten på Sveriges Järnvägsmuseum är att erbjuda publiken en attraktiv upplevelse genom en tågresor som kulturhistoriskt är väl genomförd – en resa i tiden.



Argångståget vid Hennans station i Sörby.

Ett annat syfte är att bevara kunskapen om underhåll, hantering och framförande av äldre fordon. För att kunna genomföra detta behöver Järnvägsmuseet ha tillgång till historiska tåg i ett antal som svarar mot de resurser, som kan anses rimliga. Sveriges Järnvägsmuseum har idag tillgång till ca 40 fordon för trafik.

Idag finns det inga klara ställningstaganden till vad som är rimlig nivå och vilka historiska tåg som i så fall skall finnas tillgängliga. Restaurering av tåg pågår utan tydliga mål med tidsplaner och handlingsplaner. Inom Enheten för fordon och trafik sker också egen restaurering enligt rent kulturhistoriska principer. Inte heller inom det området finns det en tydlig målbeskrivning eller planering för hur målen ska uppnås.

Jag menar att trafikverksamheten bör skiljas från det rent kulturhistoriska restaureringsarbetet. Trafiken har mycket att vinna på att skapa tätare kontakter med de ideella järnvägshistoriska föreningarna. Den kulturhistoriska restaureringen med ett bevarandesyfte är att betrakta som dokumentation och forskning och bör knytas till denna verksamhetsgren.

JÄRNVÄGSHISTORISKA SAMLINGAR UTE I LANDET

VIKTIGA JÄRNVÄGSHISTORISKA SAMLINGAR

Jag har under utredningstiden besökt följande järnvägshistoriska samlingar:

- Bergslagernas Järnvägssällskap i Göteborg
- Järnvägssällskapet Åmål-Årjängs järnväg, Åmål och Svanskog
- Nässjö Järnvägsmuseum
- Norrbottens Järnvägsmuseum i Karlsvikshyttan och Gammelstad
- Nynäshamns Järnvägsmuseum
- Jädraås-Tallås Järnväg i Ockelbo och Jädraås
- Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum i Grängesberg
- Nora Bergslags Veteran-Jernväg i Nora
- Kristianstads Järnvägsmuseum

Mina resor i landet har gett mig en första inblick i hur de ideella järnvägsmuseiföreningarna ser på Sveriges Järnvägsmuseum. Det finns en PM från 2005, "Riktlinjer för Banverkets förhållningssätt till järnvägsmuseiföreningar" (S 05-2108/AL90) som tydliggör en del aspekter av museiföreningarnas verksamhet och ger Banverkets personal vägledning i vissa frågor. Grundsynen för den dagliga verksamheten uttrycks på följande sätt: "Den dagliga verksamheten bär ett ansvar att stödja järnvägsmuseiföreningarnas verksamhet under förutsättning att det handlar om marginella kostnader eller marginellt minskade intäkter och att kulturhistoriska värden kan uppnås. I gengäld bör krav ställas på föreningarnas verksamhetsinriktning."

I denna PM får Sveriges Järnvägsmuseum ett ansvar att vara kontaktyta mellan järnvägsmuseiföreningarna och Banverket. Mitt intryck är att den ideella sektorn är angelägen om ett gott samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum och att detta gäller ömsesidigt.

IDEELLT ARBETE

Omfattande ideell verksamhet

De museiföreningar som jag har besökt bedriver en imponerande verksamhet både vad gäller bevarande och veteranstågtrafik. Föreningarna lever under mycket olika villkor. I vissa fall äger man mark och samlingar, i vissa fall hyr man av Banverket eller kommunen. En del föreningar får stöd från kommun eller region, några ingår i kommunal eller regional musei- eller kulturverksamhet, andra är helt fristående och lever endast på egna intäkter.



Visning för skolbarn på Järnvägsmuseet i Nässjö.

Den genomsnittliga ekonomiska omslutningen för föreningar som bedriver veteranstågtrafik är mellan 1 och 1,5 miljoner kronor. Det är således avsevärda summor som hanteras av föreningarna, vilket bidrar till ekonomisk tillväxt på orter med aktiva föreningar.

Riksintressen

I några få fall äger järnvägsmuseer ute i landet objekt av riksintresse. I dessa fall bör särskilda avtal upprättas angående dessa speciella objekt. Sveriges Järnvägsmuseum har också deponerat objekt av riksintresse på olika platser ute i landet. I dessa fall finns det speciella depositionsavtal med villkor.

Norrbottens Järnvägsmuseum i Karlsvikshyttan och Gammelstad är ett viktigt museum, eftersom man där bevarar minnen från malmbanan och godstrafiken. En del viktiga objekt från Malmbanan finns på Järnvägsmuseet, men i Luleå finns mångfalden – i synnerhet malmvagnarnas utveckling men också godsvagnar av standardtyp. Jädraås-Tallås Järnväg och stationsområdet i Jädraås är viktigt genom att det är en sammanhållen miljö med bangård och byggnader, som representerar den smalspåriga trafiken. Föreningen äger både mark och samlingar. Nora-Bergslags Veteran-Jernväg i Nora är redan en del av Örebro läns museum och därigenom säkrat för framtiden.



Interiör från det nybyggda fordonsmagasinet i Gammelstad utanför Luleå.

Samarbetet mellan Järnvägsmuseet och den ideella sektorn

Sveriges Järnvägsmuseum bör fördjupa diskussionen angående samverkan med den ideella sektorn. Det behövs ett klargörande om uppdrag och förväntningar. Den ideella sektorn kan göra nytta för Sveriges Järnvägsmuseum på olika sätt, vilket i stor utsträckning sker redan idag, till exempel genom att medverka i trafikverksamheten, utföra specialreparationer på veteranåtgång i trafik eller medverka på olika sätt i temadagar på de två arenorna.

En praktisk sida av samarbetet är att det på de två arenorna måste finnas resurser för att ta emot ideellt arbetande personer. Det som behövs är övernattningsmöjligheter med omklädningsrum, pentry och någon form av "vardagsrum". I Ängelholm skulle detta kunna lösas genom samverkan med Järnvägsskolan. I Gävle skulle exempelvis Hennans station i framtiden i samband med omflyttningar kunna tas i anspråk.

Sveriges Järnvägsmuseum har föredömligt gett ut Anvisningar för frivilligarbete vid Sveriges Järnvägsmuseum. I detta dokument presenteras ett regelverk för såväl det formella som det informella åtagandet i samarbetet mellan Sveriges Järnvägsmuseum och Järnvägsmusei Vänner. Särskilt viktigt är klargörandena angående personalansvar och säkerhet. Dessa anvisningar skulle kunna tillämpas i det generella samarbetet mellan Sveriges Järnvägsmuseum och järnvägsmuseiföreningar.

Representanter från den ideella sektorn har fört fram önskemål om ytterligare samarbete. Tillfälliga utställningar för vandring skulle kunna produceras av Järnvägsmuseet för turné på museer ute i landet, specialister från olika föreningar skulle kunna lånas in till Järnvägsmuseet för expertuppdrag, möjlighet att erhålla tillfälliga lån av material från Järnvägsmuseet när eget material är under upprustning eller reparation vore önskvärt. Detta är några exempel på samarbeten, som föreningarna själva efterfrågar. Det har också förts fram idéer om att ett verkstadsnätverk, med erbjudanden om specialistkompetens, skulle kunna skapas med aktörer från både den ideella sektorn och Sveriges Järnvägsmuseum.



Decauvillejärnvägen i Nynäshamn.

Bidragsmöjligheter

Många järnvägshistoriska föreningar lever under mycket knappa ekonomiska villkor. Banverket bör överväga om man skulle kunna instifta någon form av pris för att stimulera omfattande eller nyskapande insatser. Ett årligt pris på mellan 25.000 och 50.000 SEK skulle betyda mycket.

SÄKERHETSFRÅGOR

På museer måste man ta hänsyn till säkerhet för material, byggnader och personal men också för besökare. Det är viktigt att det finns en säkerhetsorganisation med tydligt beskrivet ansvar och befogenheter. Ett museum som tar emot besökare mot betalning är inte en offentlig plats utan snarare en enskild samlingslokal med de säkerhetsbestämmelser som det innebär. Trafikverksamheten har sin egen säkerhetsorganisation utifrån Banverkets föreskrifter. Säkerhet för samlingar uppnås genom moderna tekniska säkerhetssystem.

Sveriges Järnvägmuseum bör se över sin säkerhetsorganisation. Muselområdena skall vara inhägnade och försedda med larm, så att obehöriga personer inte kan ta sig in. Byggnaderna skall likaså vara larmade. Med enkel, modern teknik kan olika nivåer av tillgänglighet ges till personer med olika funktioner. Personalen bör utbildas i frågor som hör hot, överfall, brandskydd och hjärt- och lungräddning.

ORGANISATION OCH KOMPETENS

Kompetens

Den kompetens som finns inom Sveriges Järnvägmuseum är inte tillräcklig för att svara mot de uppgifter som ska utföras inom ett professionellt museum. Det finns för få specialister med relevant kompetens. Organisationen är inte optimal bland annat med hänsyn till var kompetensen finns. Jag anser därför att Sveriges Järnvägmuseum måste se över och anpassa sin organisation så att rätt kompetens finns inom rätt verksamhetsområde. Det är alltid komplicerat att leda en verksamhet som är utlokaliserad till flera olika platser. Därför är det viktigt att chef och personal är överens om hur villkoren ser ut och att det finns realistiska förväntningar ömsesidigt.

Stödfunktioner inom ekonomi och administration, fastighetsdrift samt ICT är idag inte tillräckliga. Banverkets stödfunktioner används inte på rätt sätt. Mitt intryck är att det finns en okunskap inom Järnvägmuseet om vilka resurser som faktiskt finns till förfogande inom Banverket. Man skulle helt enkelt kunna säga att Sveriges Järnvägmuseum är en dålig beställare av tjänster. Detta problem skulle kunna lösas genom systematiska utbildningsinsatser för nyckelpersoner inom Järnvägmuseet om Banverkets organisation och resurser.

Ett första steg inför en organisationsförändring är att göra en kompetensinventering bland personalen. Parallellt med detta ska ledningen arbeta fram ett förslag till organisation och bemanning. Utifrån kompetensinventeringen blir det möjligt att placera de anställda på en tjänst, som de lämpar sig för i den nya organisationen.

Verksamhetens processer

Inom Banverket tillämpas i vissa delar en processororienterad organisation. För Sveriges Järnvägmuseums del skulle det vara lämpligt att använda processmetoden för att beskriva de arbetsmoment och samband som finns inom olika ansvarsområden. En processbeskrivning underlättar förståelsen för hur ett museum fungerar som en helhet och tydliggör hur de olika verksamhetsgrenarna är beroende av varandra.

Ny organisation

En möjlig indelning i verksamhetsområden skulle kunna vara: Ledning och administration, Förvaltning av samlingarna inklusive de tåg som ska bevaras, Dokumentation och forskning samt kulturhistorisk restaurering, Trafik och ideella nätverk, Publik verksamhet i Ångelholm och Publik verksamhet i Gävle. Driften av restaurang och konferensverksamhet bör fungera som en externfinansierad verksamhet, eventuellt konkurrensutsatt och upphandlad externt.

Banverket Verksamhetsstöd kan ge stöd när det gäller arkiv, bibliotek, diarium och kontorservice. Banverket har också möjlighet att genom interna ICT-konsulter medverka i utvecklingen av Sveriges Järnvägsmuseums webbplats.

En diskussion om hur stor bemanning och vilken kompetens som krävs för utredningens tre olika alternativ är angelägen. I mina kostnadsanalyser har jag utgått ifrån att antalet anställda skall vara ungefär det samma som idag, med undantag för ledning, förvaltning av samlingar och dokumentation.

ÖKAD NYTTA FÖR BANVERKET

I näringslivskretsar internationellt är ett företags historia en viktig signal som markerar uthållighet, trygghet och samhällsnytta. Med detta följer att företaget i fråga kan vara en viktig affärspartner. Banverket kan således på olika sätt i affärsrelationer dra nytta av att museisamlingarna placerats inom Banverkets ansvar.

Det mest närliggande är att se Sveriges Järnvägsmuseers två arenor som lämpliga platser för olika arrangemang för interna och externa målgrupper. Man kan ordna konferenser med olika slag av underhållning och interaktiva aktiviteter. Den föreslagna utbyggnaden i Gävle med siktet inställt på järnvägsbranschens behov, skulle kunna bli en viktig mötesplats för branschen. I museibutiken kan profilprodukter säljas. Det finns mycket att utveckla när det gäller möjligheterna att lekfullt introducera nyheter inom järnvägsområdet. Järnvägens historia kan användas i marknadsföringen, i synnerhet internationellt. Järnvägsmuseet kan bidra med historisk kunskap i samband med utredningar. Forskningsresultat från den teknikforskning, som Banverket finansierar, kan möta en allmän publik på museet. Detta kan bidra till att skapa en positiv attityd till Banverket bland medborgarna. Ett

Ett gammalt tåg som kommer ångande genom ett vackert landskap i lagom takt är en positiv upplevelse.

Res med tåg för en bättre framtida miljö!



Resande med tåg har betytt något speciellt under hela järnvägens historia och gör så fortfarande. Detta framgår bland annat av den utställning, som just nu visas på Järnvägsmuseets arena i Gävle. I dag är tågresande synonymt med miljövänligt resande. Ett gammalt tåg kan vara ett dragplåster för att få fler resande på de nya tågen.

Alla Sveriges museer är viktiga arenor för skola och undervisning. Rekryteringen av ungdomar till tekniska utbildningar är inte tillräcklig och kan bli ett problem, som hämmar tillväxten i landet. Sveriges Järnvägsmuseum är ett av få tekniskt orienterade museer i Sverige, som skulle kunna spela en stor roll inom utbildningssektorn, såväl inom specialiserade järnvägsutbildningar som i den allmänna ungdomsskolan och i tekniska eftergymnasiala utbildningar.

Men allra viktigast är möjligheten att genom den gemensamma historien skapa en identitet bland alla som arbetar inom verket. För ett nytt Trafikverk skulle den beskrivna satsningen på ett MultiComCenter i Stockholm kunna bli den institution, som samlar de tidigare verken kring ett gemensamt projekt.

Men – tills dess kan den föreslagna satsningen och profileringen i Gävle och Ängelholm bli ett stort lyft för Sveriges Järnvägsmuseum. En satsning på anläggningarna i Gävle och Ängelholm skulle stärka järnvägens roll i samhället och skapa en positiv attityd till tåg och järnväg.

EKONOMI

Nedan ges i tabellform indikationer om vilka kostnader som förslagen i denna utredning medför. Uppdraget har varit att undersöka 1) vilken verksamhet som ryms inom befintlig kostnadsram, 2) vad en begränsad nyetablering i anslutning till befintliga anläggningar skulle kosta, och 3) vad man skulle kunna uppnå med omfattande ekonomiska investeringar på annan plats parallellt med förbättring av befintliga anläggningar.

Alternativ 1

Uppdraget har haft fokus på vad som erfordras för att de värdefulla samlingarna, som Banverket äger och förvaltar, ska bevaras långsiktigt. Konsekvensen av detta är att i alternativ 1 måste kraftiga nedskärningar göras på all verksamhet utom förvaltning av samlingarna och dokumentation. De värdefulla samlingarna tas om hand försvarligt. Dock ingår inte klimatskydd för de fordon, som förvaras utomhus.

Alternativ 2

Tre mycket bra arenor för olika syften byggs upp, två i Gävle och en i Ängelholm. Samlingarna förvaltas enligt professionell standard på arenan Nynäs. Forskare och andra järnvägsintresserade erbjuds goda möjligheter att studera samlingarna. Magasinsutställningar visas kontinuerligt. Järnvägsbranschen får en egen arena i Sörby för visning av samtida och framtida spårbunden teknik både i fråga om fordon och infrastruktur. Arenan i Ängelholm blir en attraktion att räkna med i hela Öresundsregionen.

Alternativ 3

Förutom anläggningarna i Gävle och Ängelholm, som riktar sig mot tågtrafik, så uppstår en ny attraktion för hela trafiksektorn. Platsen är Lindarängen och området däromkring på Gärdet i Stockholm. Huvudstaden får en ny turistattraktion och trafikbranschen får en exponeringsyta i Stockholm. Här får barn och ungdomar möjlighet att studera naturvetenskap och teknik utifrån egna förutsättningar och experimentlust.

Kommentarer till tabellerna

Kostnadsberäkningarna är preliminära. De bygger på tillgängliga nyckeltal samt information från budget för Sveriges Järnvägsmuseum år 2008 och 2009. Det behövs grundligare analyser av verksamhet och kostnader för att kunna säkerställa resultaten nedan. Siffrorna som presenteras är i tusental kronor och har avrundats.

NUVARANDE KOSTNADSRAM FÖR SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM (KKR)		
Kst	VERKSAMHETSGREN	BUDGET 2008
6171	O Sveriges Järnvägsmuseum (inkl restaurering och lokalkostnader)	13734
6172	Ojm Publik verksamhet Gävle	6028
6173	Ojm Publik verksamhet Ängelholm	4828
6174	Samlingar och dokument	3173
6175	Fordon och trafik	3687
	SUMMA	31450
Del i gemensamma kostnader för Banverket verksamhetsstöd ca 4.300 kkr tillkommer.		

SPECIFIKATION AV LOKALKOSTNADER SAMT RÄNTA OCH AVSKRIVNING FÖR GÄVLE (G) OCH ÄNGELHOLM (Ä) ENLIGT UPPDRAGSRAM 2008 (KKR)			
Hyra G	4000	ränta G	325
Städ G	400	avskr G	470
Värme G	420		
Ei G	340		
Larm G	120		
Hyra Ä	980	ränta Ä	60
Städ Ä	230	avskr Ä	355
Skötsel Ä	40		
SUMMA	6530		1210

KOMMENTARER TILL NEDANSTÄENDE TABELL

Alternativ 1:

4.000 kvm lokalyta rustas upp för förvaltning av samlingar. Kostnad ca 7.000 kr/kvm eller sammanlagt 28.000.000 kr. Avskrivningstid 30 år, årlig kostnad 934.000 kr. Ränta 2,1%, 558.000 kr.

Alternativ 2:

Hela byggnadsbeståndet på Norrtull, ca 10.600 kvm, rustas upp för att uppnå god arbetsmiljö och försvarlig förvaltning av samlingarna. Klimatskydd, ca 9.000 kvm, byggs för fordon som står ute. Kostnad för lokalupprustning 7.000 kr/kvm eller sammanlagt 74.200.000 kr. Kostnad för klimatskydd ca 2.500 kr/kvm eller sammanlagt 22.500.000 kr. Total investeringskostnad 96.700.000 kr. Avskrivningstid 30 år, årlig kostnad 3.223.000 kr. Ränta 2,1% 2.037.000 kr.

På Sörby görs tillbyggnader om totalt 9.570 kvm. Kostnad ca 14.000 kr/kvm eller sammanlagt 134.000.000 kr. Avskrivningstid 30 år, årlig kostnad 4.470.000 kr. Ränta 2,1%, 2.814.000 kr.

I Ängelholm grundar sig beräkningarna på en hyreskostnad om 500 kr/kvm för totalt 6.600 kvm i befintlig byggnad. Årlig kostnad 3.300.000 kr.

KOSTNADSUPPSKATTNINGAR FÖR DE FÖRESLAGNA ALTERNATIVEN 1 OCH 2 (KKR)		Alt 1	Alt 2
1	Ledning och administration (exkl restaurering o lokalkostnader)	6000	6000
2	Förvaltning av samlingarna, inkl bevarandetåg	5200	5700
3	Dokumentation, forskning, restaurering	1800	2500
4	Trafik, underhåll av trafikfordon och ideella nätverk	2600	3600
5	Publik verksamhet Gävle	4000	6000
6	Publik verksamhet Ängelholm	2800	6000
7	Lokalkostnader Gävle	5000	5000
9	Lokalkostnader Ängelholm	2000	3300
10	Kapitalkostnader	980	6000
11	Avskrivning	1760	7700
	SUMMA	32140	51800

Förslag

Mitt förslag är att Banverket genomför Alternativ 2.



Mottagningsrummet i Malmö museers nyinredda centralmagasin i Malmö hamn.

MultiComCenter, alternativ 3



Kostnaderna för etablering och drift av ett MultiComCenter på Gärdet i Stockholm har beräknats på följande sätt:

Total lokalyta 12.000 kvm

Byggekostnad 500 miljoner SEK

Antal besökare per år 500.000

Personal: 17 anställda tillsvidare samt timanställda "explainers" och värdar.

Avskrivningstid 30 år

Internränta 2,1%

Fastighetsdrift 300 SEK/kvm

INTÄKTER	kkkr
Besöksintäkter	30.000
Butik	2.500
Restaurangarrende	1.500
Konferens	500
Events, upplevelser	10.000
Övrigt (park., gard. mm)	5.000
SUMMA INTÄKTER	49.500

KOSTNADER	kkkr
Personal	9.000
Avskrivning	16.000
Kapitalkostnad	10.500
Utställningsförnyelse	5.000
Fastighetsdrift	3.600
Övrigt	10.000
SUMMA KOSTNADER	54.100

LITTERATUR

Tryckta källor

- Bevarandeplan för järnvägsfordon. Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle 2004
- Kulturvärden i stationsmiljöer, rapport från RAÄ 2000
- Kulturvärden längs spåret, Banverkets avvecklingsprojekt, rapport från Banverket 2008
- Museibanor och veteranståg, Stockholm 2005
- Rallaren 1/09
- Tåg 150 – Tidernas tågfest, Värnamo 2007
- Järnvägen 150 år, Informationsförlaget 2005

Otryckta källor:

- Verksamhetsplan och budget – förslag 2009
- Lokaler för verksamhet vid Samlingar och dokumentation
- Policy för verksamheten. Samlingar och dokumentation. Sveriges Järnvägsmuseum, 2008-05-15
- Urval och plan för fordon som ingår i museets samling, Robert Sjö 2008-10-24
- Locoseum, utkast, Robert Sjö 2008

Förstudie för utveckling, styrning och finansiering av Sveriges Järnvägsmuseum

Beställare: Banverket GD Stab

Bakgrund

Sedan 2003 har Banverket haft det samlade ansvaret för den statliga järnvägsmuseiverksamheten i och med att Sveriges Järnvägsmuseum överfördes från affärsverket Statens järnvägar. Sveriges Järnvägsmuseum – tidigare Järnvägsmuseum - omfattade ursprungligen verksamheten i Stockholm (1915-1970), senare Gävle (1970-2005) och sedan 2005 både Gävle och Ängelholm.

Det har inte funnits något tydligt syfte eller uppdrag från regeringens sida i samband med överförandet till Banverket. Museet har faktiskt aldrig sedan starten som "Järnvägsmuseum" 1915 haft ett tydligt ägaruppdrag för sin verksamhet motsvarande det som åligger andra statliga museer. Verksamheten har på olika sätt varit inordnad i SJ:s, senare Banverkets, linjeorganisation. Bannuscet som öppnades av Banverket 1998 var fram till 2005 en del av Banskolan, nu Järnvägsskolan och syftet med verksamheten var ursprungligen pedagogisk och riktad mot järnvägsanställda.

Med stor iver och improvisationslusta har verksamheten bedrivits mer eller mindre framgångsrikt utifrån önskemål från chef och personal framför uttalade direktiv från ägaren. I och med Banverkets omorganisation och förändrade arbetssätt, de organisatoriska förbättringar som nu har gjorts med bl.a. inrättande av ett museiråd samt den inriktningsändring av den statliga verksamheten, vilken genom flera statliga utredningar berör museet och Banverket, är en översyn av museiverksamheten nödvändig.

Museets ekonomiska förutsättningar har inte försämrats under den gångna femårsperioden, och åtskillig utvecklande verksamhet och aktiviteter har genomförts av museet.

Banverket mottog museet med både entusiasm och visst avvaktande. Entusiasm med anledning av det tydliga teknikhistoriska sambandet, avvaktande med anledning av oklarhet om ekonomiska konsekvenser. "Museet kan ju aldrig få ta ekonomiskt utrymme från vår ordinarie verksamhet!" Med tiden har Banverket dessutom blivit allt mer medvetet om vilken värdefull samling vi ansvarar för – närmast av världsarvskaraktär. Från museet framhålls problem med kvalitet och resurser, men också vilka stora möjligheter som finns med större resurser. Detta reser frågor om ansvarstagande vi inte själva kan svara på, utan måste aktualisera hos regeringen.

En utredning krävs som klarlägger samlingarnas värde och status, och som utifrån "best practice" inom museivärlden bedömer vad som bör åtgärdas samt kostnadskonsekvenser. Utredningen bör redogöra för tre grundfrågor:

1. Konsekvenserna av nuvarande kostnadsnivå på kort och på lång sikt.
2. Resurskraven för att säkerställa samlingarnas värde för framtiden.

3. Potentialen till kunskapsförmedling till allmänheten och intresserade, samt till berörda inom transportbranschen. Hit hör inte minst Banverket själva, som skulle kunna utveckla det historiska perspektivet i många av sina arbetsformer – om det kan anses öka värdet. Vad kan göras för att nå detta resultat, och vad skulle det kosta?

Det är viktigt att utredningen utförs av museiexpertis, som för första gången på ett systematiskt sätt kan ställa Sveriges Järnvägsmuseum i relation till motsvarande museer. Det finns dessutom ett antal andra "verksmuseer" som skulle ha glädje av en sådan utredning, och inte minst den efterföljande diskussionen med regeringen om förtydligat uppdrag och resurser.

Uppdrag

Utredaren bör belysa museets verksamhet utifrån ett ägarperspektiv och ett rimligt uppdrag från staten. Härvid bör beaktas omfattning på samlingar och verksamhet, möjliga synergier med andra verksamheter inom Banverket, järnvägsbranschen och andra museer med liknande verksamheter eller organisation samt kostnader i investeringar och löpande verksamhet. Jämförelser med motsvarande institutioner i andra länder är också önskvärt. Om inte synnerliga skäl föreligger bör utgångspunkten vara att verksamheten även fortsättningsvis skall bedrivas i Gävle och Ängelholm. Ett förslag till inriktning och åtgärder för verksamheten ska tas fram i tre ambitionsnivåer där dagens kostnadsvolym - oavsett vad det motsvarar i utfört arbete - är den lägsta nivån.

- Utredaren ska föreslå lämplig avgränsning och omfattning på samlingarna samt beskriva konsekvenser och alternativ för förvaring, vård och tillgängliggörande utifrån nuvarande och önskvärda förutsättningar. (Samlingarna)
- Utredaren ska belysa styrkor och svagheter i befintlig verksamhet samt ge förslag på alternativ till utveckling eller utbyggnad på en eller flera platser för att nå en större marknad och ge större nytta för Banverket och samhället. (Publik verksamhet)
- Utredaren ska ge förslag på hur trafik, restaurering och underhåll av museifordon kan säkerställa bevarande och förmedlande av de för verksamheten både nödvändiga och unika kunskaperna. (Trafik)
- Utredaren ska undersöka hur de fastigheter som i dag används för museiverksamheten bäst utnyttjas samt vilka utvecklingsbehov som finns i relation till museiverksamhetens ambitionsnivå. (Fastigheterna)
- Utredaren ska ge förslag till prioritering och konsekvensanalyser för förvaltning av samlingarna i förhållande till publik verksamhet i tre olika ambitions- och kostnadsnivåer för hela verksamheten.
- I samband med analys av ambitionsnivåerna ska även förslag tas fram på respektive personalvolym och personalorganisation.
- Museipersonalen bör delta aktivt i utredningsarbetet. Den ideella sektorn bör också erbjudas att medverka med sin specialkunskap.

LB 2009-02-19

Utredningsdirektiv

- Sveriges Järnvägsmuseums Museiråd fungerar som referensgrupp. Företrädare för Banverket under utredningsarbetet är museichefen Robert Sjöö.
- Utredningen ska redovisas senast 30 juni 2009.

Sammanfattning av verksamheten framgår av bilaga.

Borlänge 2009-02-19

Lars Berggrund
Ordförande Museirådet

Bilaga. Verksamhetsbeskrivning

Samlingarna

Föremål, arkiv och bibliotek

Museet har under uppbyggnadsskedet av samlingarna helt förlitat sig på de personalresurser som funnits inom SJ/Banverket. Det har inneburit att under hela 1900-talet så har museiutbildad personal saknats för samlingarna. En person har internutbildats för arkiv. Först 2001 tillsattes en tjänst för samlingar och dokumentation, en assistentfunktion tillkom 2003 och ytterligare en tjänst tillsattes (i Gävle) som kompetensutvecklingsjobb 2006. Föremålsregistrering görs i Gävle genom en halvtid och en timanställning. Museet har aldrig beviljats riktade statliga satsningar på samlingarna som SESAM och ACCESS. Förutsättningarna är på personalsidan ganska goda för det löpande arbetet däremot är registreringen släpande. Stora magasinutrymmen finns men i stort sett saknas förädlade utrymmen för ändamålsenlig förvaring. Spridningen på lokalerna är också stor och tillgängligheten är låg. Behoven för föremålssamlingarna är uppskattningsvis ca 1500 kvadratmeter. I dagsläget är 800 kvadratmeter hyggligt ordnade för ändamålet.

Museets samling av litteratur kommer dels från SJ:s bibliotek fram till ca 1970 (Gävle), SJ:s bibliotek 1970-2000 (Ängelholm), järnvägsmuseets inköp i Gävle fr.o.m. 1970 samt Banmuseets inköp i Ängelholm fr.o.m. 1998. Vägas in bör även Banverkets bibliotek i Borlänge som ligger under samma enhet som Museet (Verksamhetsstöd). Ett förslag är att det som gallras ut från BV bibliotek ska överföras till museets bibliotek som ett slags Banverkets "boksamling". Litteratur finns tillgänglig för besökare mot avtalad tid i både Gävle och Ängelholm. Uppskattningsvis omfattar boksamlingen eller biblioteket ca 500 hyllmeter.

Museets foto- dokumentarkiv består av insamlat material, gåvor och även av från SJ utgallrat material som bedömts vara värdefullt för museiverksamheten. De senaste åren har arkiv som fallit mellan stolarna "räddats" av museet. Det gäller i första hand statliga bolag som TR och TGOJ. Sannolikt finns även arkivhandlingar som borde ha överförts till Riksarkivet. Fotosamlingen är anmärkningsvärt omfattande till såväl omfång som kvalitet. I denna ingår hela SJ:s f.d. fotoarkiv jämte stort ett antal donationer. Gissningsvis finns minst 0,5 miljoner bilder och eller/negativ i samlingen. Scanning av fotografier pågår som köpt tjänst. Uppskattningsvis uppgår arkivbeståndet totalt till 2500 hyllmeter.

Fordon

Fordonssamlingen är en av världens finaste i sitt slag och den i särklass mest representativa för ett järnvägsföretag, Statens Järnvägar. Den omfattar över 400 fordon, varav ca 60 ånglok, 30 ellok, 25 diesellok, 5 motorvagnar, 115 personvagnar, 175 godsvagnar och ett antal övriga fordon. Uppdelning i museifordon och trafikfordon är påbörjad. En gallring har gjorts under 2008 och ännu en gallring kommer att göras under 2009.

Ett förhållandevis stort fordonsmagasinutrymme finns i Gävle, i synnerhet den f.d. vagnverkstaden på Norrtull. Något omedelbart alternativ till huvudskalig fordonsuppställning i Gävle är högst osannolik varför det bör vara en utgångspunkt att fordonssamlingen

huvudsakligen förvaras här. Endast en liten del av fordonen är emellertid tillgängliggjorda för allmänheten. Se även avsnittet "Trafik".

Publik verksamhet

Gävle

Verksamheten bygger på det museum som öppnades i Stockholm 1915 med tillskott av en fordonshall 1942. Utställningen flyttades till Gävle 1970 och lever med en design från 1992. Kärnan i utställningen är fordon. Utställningen har trots sin ålder hållit märkligt bra men tekniken är föråldrad, ljussättningen är dålig och överraskningarna är få. Den största bristen är spårlängden. Hela tåg kan inte visas och personvagnar yngre än 1929 får inte plats på de korta spåren.

I mer än tio år har störst fokus lagts på arrangemang med eller utan tågtrafik. Det har resulterat i ökat intresse från besökare och media men det har också krävt att resurser tagits från personal inom andra verksamhetsområden. Företagsarrangemang är uppskattade av kunderna och de har gett ganska goda intäkter och butiken har också en tillfredsställande lönsamhet. Ambitionen är att i högre utsträckning bli en arena för Banverket och järnvägssektorn för t.ex. mässor eller större konferenser.

Ängelholm

Utställningen öppnades som "Banmuseet" av Banverket 1998. Huvudtema är bana och signalteknik. Utställningen är ojämn men med höjdpunkter som bildspel med modelljärnväg och simulatoren Locomotion har den hög attraktionskraft. Sedan i år har utställningen varit helårsöppen och vi har sett mycket kraftigt ökade besökstal.

Ambitionen har de senaste åren varit att även här göra fler arrangemang och bedriva trafik. Förutsättningar för trafik finns inte än på grund av att lämpliga lokaler är upptagna av skolan och att personalen finns i Gävle. De trafikarrangemang som har gjorts har krävt mycket stora åtaganden från trafiksektionen.

Med Järnvägsskolans verksamhet som delvis sker i omedelbar anslutning till museet - och t.o.m. i museet - finns utmärkta förutsättningar för en större branschnytta i form av mässor och konferenser.

Trafik

Museet är så kallad trafikutövare med tillstånd av Järnvägsstyrelsen och lyder under järnvägslagen. Trafiken måste bedrivas utifrån gällande lagstiftning och de säkerhetsbestämmelser som Järnvägsstyrelsen kräver eller godkänner.

Trafiken fyller huvudsakligen två funktioner. Dels är det en del i den publika verksamhetens pedagogik och erbjudande av upplevelser och dels innebär trafiken att kunskapen eller handhavandet av den äldre rullande materielen hålls vid liv genom körning och underhåll.

Personalorganisationen är alldeles för liten, två och en halv tjänst plus timanställda med mycket liten tjänstgöring, en köpt tjänst för trafiksäkerhet och frivilliga insatser. Kompetensförsörjningen är en stor utmaning. I princip utgör de ideella järnvägsmuseiföreningarna resurser för verksamhetens specifika behov av handhavande av äldre, ej längre kommersiell, teknik. Samverkan med ideella personer och/eller föreningar är en förutsättning för större trafikåtaganden. Museets egen vänförening är en viktig förutsättning på individuell nivå. Samverkan med de ideella föreningarnas organisationer, Museibanornas Riksorganisation och Järnvägshistoriska Riksförbundet är också av stor betydelse.

Restaurering

Ytterligare en dimension kopplat till samlingarna och trafiken utgör restaureringsprojektet där utvalda fordon genomgår vad man skulle kunna kalla en storrevision. Även här uppnås två effekter, dels får vi fram trafikdugliga fordon och dels återskapar vi kunskap om äldre metoder och material. Även kemiska produkter som kitt, spackel, färg och lacker tas fram genom projektet. Fordonsrestaureringen måste betraktas som något av det mest unika i den samlade verksamheten och det har väckt internationellt intresse. Det vilar dock på mycket bräcklig grund, två personer med hög kompetens.

Fastigheterna

I Gävle disponeras två stora områden (båda drygt 1 ha) utan hyra, Sörby Urfjäll 23:4 och Norrtull 36:9. På ytorna som ligger med ca 2,5 km avstånd från varandra ligger 8 byggnader som hyrs från BV Mark & Fastighet med undantag för en egen lokhusbyggnad samt sammanlagt ca 11 km spår med 35 växlar och 400 meter högspänd kontaktledning för vilket museet har ett förvaltnings- och handhavandansvar.

I Ängelholm hyrs utställningslokaler med kontor, föremålsmagasin och del av en park från Järnvägsskolan som bedriver verksamhet i övriga utrymmen och omgivande byggnader inom ett x ha stort område. Spårområdet kan disponeras efter överenskommelse med skolan. Planer finns på att i samverkan med skolan uppföra lokhus även här för uppställning av trafikvagnar.

Museet hyr av BV Mark & Fastighet tillfälligt lokstall för fordonsuppställning och viss frivilligverksamhet i Herrljunga, Bollnäs och Värnamo. Särskilt Herrljunga skulle med fördel kunna utgöra en permanent lokal för förvaring och underhåll genom Järnvägsmusei Vänner.

Museet disponerar även s.k. lokhus (ouppvärmade plåtskjul över spår) i Byvalla, Oslättfors, Hofors, Gårdnäs, Litsnäset, Ravenjaur och Skatan

Lokaler

På **Sörby Urfjäll** hyrs följande (samtliga befintliga) lokaler (exklusive lokhuset som är museets eget):

Uppvärm:

1. Kontorsbyggnad (trä) – används som kontor för 11 personer samt för bibliotek
2. Lokstall (tegel) med annex (trä) – används för publik verksamhet samt kontor för 2 personer
3. Lokstall (tegel) – används för arkiv, föremålsarkiv och –registrering samt uppställning och underhåll av trafikfordon
4. Stationshus (trä) – används som publik station samt kontor för 4 tjänstemän
5. Banvaktarstuga (trä) – används som offentligt utrymme

Oppvärm:

6. Skjul (trä med asfaltsgolv) – används som förråd för publika verksamheten
7. Kallförråd (plåt med asfaltsgolv) – används som förråd för trafikverksamheten
8. Lokhus (plåt på spår) – används som magasin för fordon

På Norrtull hyrs en byggnad – fr.o.m. 2010 troligen två byggnader. Lokhus är förberett.

Uppvärm:

1. Vagnverkstad (tegel och plåt) – används för fordonsrestaurering och som fordonsmagasin
2. Kontor (tegel) – kan användas som kontor och för förvaring fr.o.m. 1/1 2010

Oppvärm:

3. Projekttering påbörjad för uppförande av lokhus som fordonsmagasin (egen byggnad)

I Ängelholm hyrs följande:

Uppvärm:

1. Del av lokstall (tegel) – används för publik verksamhet och kontor för 8 personer
2. Förråd (trä och eternit) – används som föremålsmagasin

Oppvärm:

3. Skjul (trä med jordgolv) – används som föremålsmagasin – kommer att rivas 2009

Övriga platser

Uppvärm:

Herrljunga

1. Lokstall (tegel) – används för fordonsuppställning och frivilligt renoveringsarbete

Oppvärm:

Bollnäs hyrs som kallyta

1. Del av lokstall (tegel) – används för fordonsuppställning

Värnamo hyrs som kallyta

1. Lokstall (tegel) – används för fordonsuppställning

Lokhus finns som framgått ovan på sju orter:

Byvalla, Oslättfors, Hofors, Gårdnäs, Litsnäset, Ravenjaur och Skatan

Övrig infrastruktur

I Gävle har museet tagit över befintliga bangårdar till lokstallar respektive verkstad. Spårens sammanlagda längd är ca 11 km varav 2 km inomhus. I spåranläggningen finns 35 växlar och 2 vändskivor, varav en har genomgått nödvändig renovering under 2008 till en uppskattad kostnad av 3,5 Mkr. Inget övrigt större underhåll har gjorts sedan 1960-talet. I egen regi har museet nyanlagt ett elektrifierat spår samt två spår för lokhusuppställning. Mindre underhåll har även gjorts med handkraft.

I Ängelholm är Järnvägsskolan ansvarig för spårren som även används i utbildningssyfte och därmed håller förhållandevis god standard.

Bllaga 2

KONTAKTER

Intervjuer och samtal

- Lars Berggrund, Banverket
- Mathias Persson, Banverket
- Museichef Robert Sjö, Sveriges Järnvägsmuseum
- Personal vid Sveriges Järnvägsmuseum i Ängelholm och Gävle
- Sveriges Järnvägsmuseums råd
- Representanter för järnvägsmuseiföreningar och veteranjärnvägar
- Representanter för järnvägshistorisk forskning
- Britt-Marie Calles, avdelningschef, Dokumenthantering, Banverket
- Anneli Juujärvi, funktionsansvarig, bibliotekarie, Banverket
- Kristina Hagberg, sektionschef, Expertstöd, Mark&fastighet, Fastighetsförvaltning, Banverket
- Bo Olsson, avdelningschef, Verksamhetsstöd, FUD samordning&idébanken, Banverket
- Rolf Sten, Järnvägsmusei Vänner
- Gunnar Sandin, Lund
- Henrik Reuterdaahl, Banverket
- Jan Nilsson, chef, Järnvägsskolan

Studiebesök

- Spoorwegmuseum, Utrecht, direktör Paul Van Vlijmen och konservator Cisca Simons
- Bergslagens Järnvägssällskap i Göteborg
- Järnvägssällskapet Ämål-Ärjängs järnväg, Ämål och Svanskog
- Nässjö Järnvägsmuseum
- Norrbottens Järnvägsmuseum i Karlsvikshyttan och Gammelstad
- Nynäshamns Järnvägsmuseum
- Jädraås-Tallås Järnväg i Ockelbo och Jädraås
- Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum i Grängesberg
- Nora Bergslags Veteran-Järnväg i Nora
- Kristianstads Järnvägsmuseum
- Banverket, Borlänge

Bilaga 3

Förslag

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

POLICY FÖR DOKUMENTATION, INSAMLING OCH GALLRING
ALK 2009-06-29

Denna policy omfattar dokumentation samt insamling och gallring av fordon, föremål, skrivna dokument, arkivalier, fotografier, film, inspelat ljud, digitaliserad information och annat material. Policyn fastställs av museichefen och är inte tidsbegränsad.

Som ett komplement till museets policy för dokumentation, insamling och gallring fungerar museets planeringsinstrument i form av femåriga dokumentations- och insamlingsprogram samt årliga verksamhetsplaner.

- Dokumentation och insamlingen skall ske i enlighet med de mål som av Banverket fastställs för Sveriges Järnvägsmuseum.

Sveriges Järnvägsmuseums policy för dokumentation, insamling och gallring sammanfattas i följande punkter:

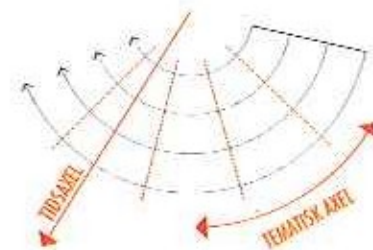
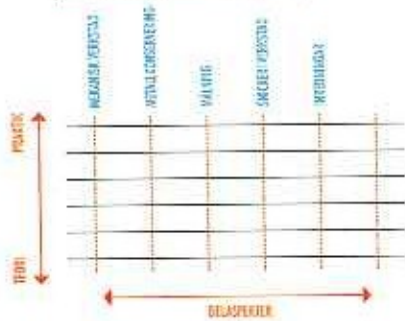
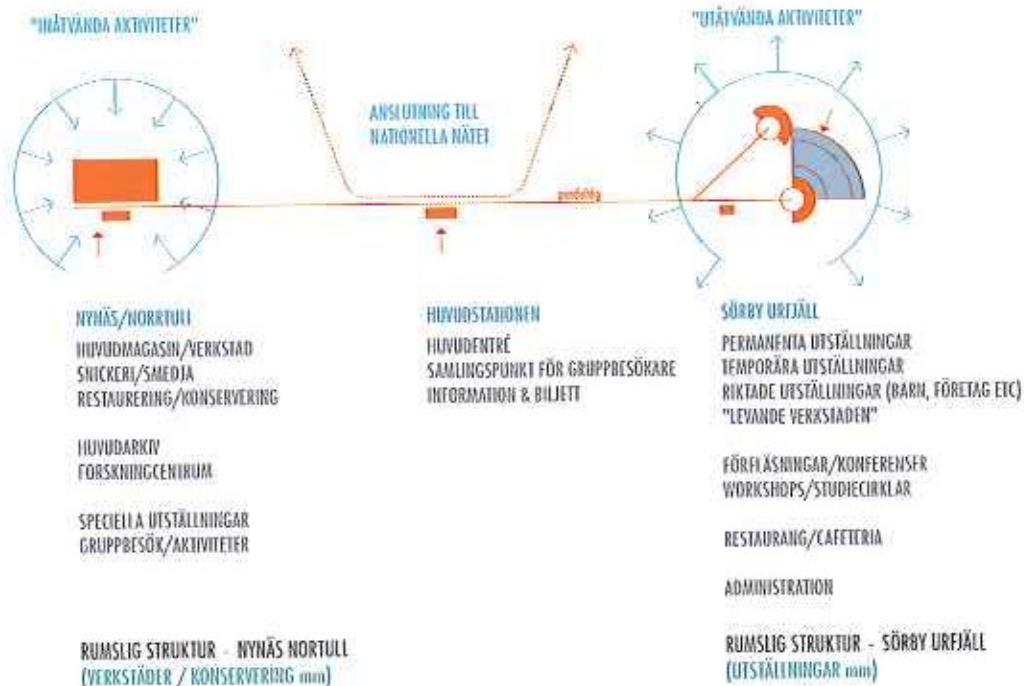
- Dokumentation och insamlingen skall spegla svensk järnvägshistoria ur ett brett perspektiv. Teknik, infrastruktur och järnvägens betydelse för samhällsutvecklingen skall behandlas.
- Dokumentation och insamlingen skall vara aktiv och förankrad i program.
- Den projektbaserade dokumentationen och insamlingen skall utgå ifrån tydliga frågeställningar och knyta an till aktuell forskning.
- Dokumentation och insamlingen skall korrespondera med museets utställningsverksamhet.
- Insamlingen skall ske med hänsyn till befintliga resurser för vård, bevarande och dokumentation.
- Gallring i museets samlingar skall ske i enlighet med gängse museietiska principer och riktlinjer utgivna av ICOM eller Riksförbundet Sveriges museer.
- Dokumentation och insamlingen skall ske i samordning och samverkan med andra museer och organisationer.

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

GÄVLE

generella principer

ÖVERGRIPANDE STRUKTUR-IDÉ



GEOGRAFISK LOKALISERING



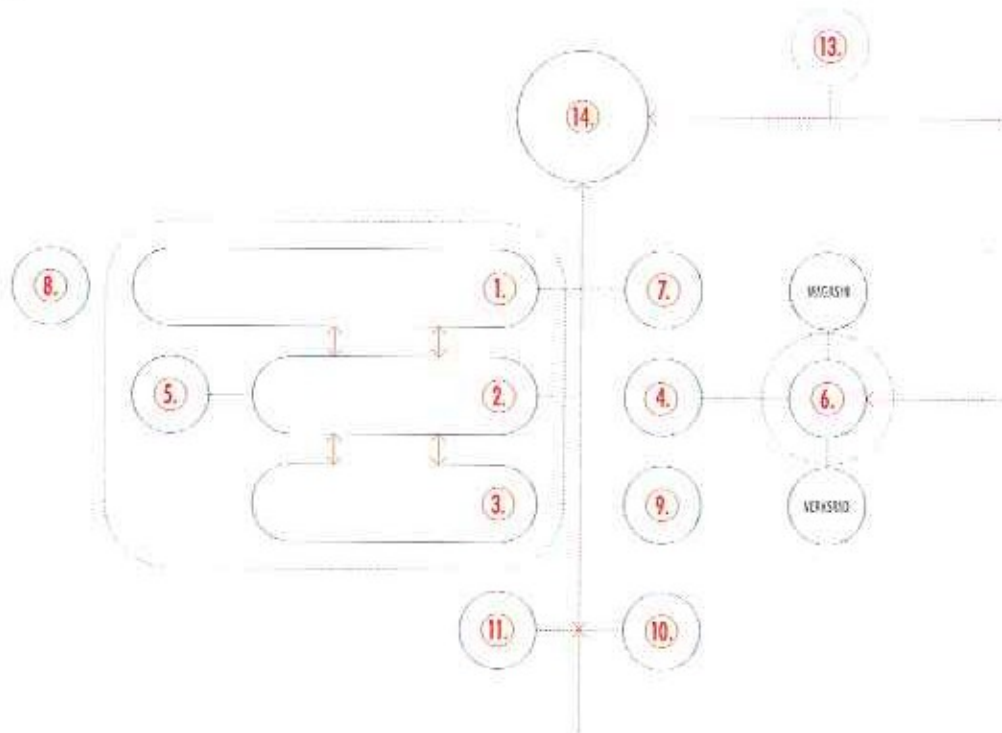
KONCEPT **LOCOSEUM**

PRINCIPER

PRELIMINÄR STRUKTUR-UNDERSÖKNING

2009.06.30 Urban Vision AB

SAMBANDSSCHEMA:



LOKALFÖRTECKNING:

		BEF. LOKALER	NYA LOKALER
1. PIONJÄRERNA 1800 - Inlet	PERSONLIGA INSTRUMENT	2400	
2. EN RESA GENOM 1900 - Inlet	PERSONLIGA INSTRUMENT		1300
3. FULL FART MOT FRAMTIDEN	PERSONLIGA INSTRUMENT		900
4. TILLFÄLLIGA / HÄPNING	INSTRUMENT		1750
5. SÅ FUNGERAR JÄRNVÄGEN	PERSONLIGA INSTRUMENT		500
6. LEVANDE VERKSTAD (LOKSTALL)	INSTRUMENT	2500	
7. RESTAURANG			350
8. ADMINISTRATION / PERSONAL		450 ca	
9. AULA / KONFERENS			600
10. CAFETERIA			250
11. SHOP			220
12. FÖRENINGSLOKALER?	BYGGNAD REVERSLÖST	380 ca	
13. "HENHAN" HISTORISK STATION	BYGGNAD, BYGGD 2002-2003	550 ca	
14. EVENEMANG/PRESENTATIONER	BYGGNAD		
15. JÄRNVÄGENS EKOSYSTEM	BYGGNAD/UTRUSTAD		
+ FASTIGHETSTEKNIK & KOMMUNIKATIONER			3500
TOTAL BTA:		6290 ca	9570 ca

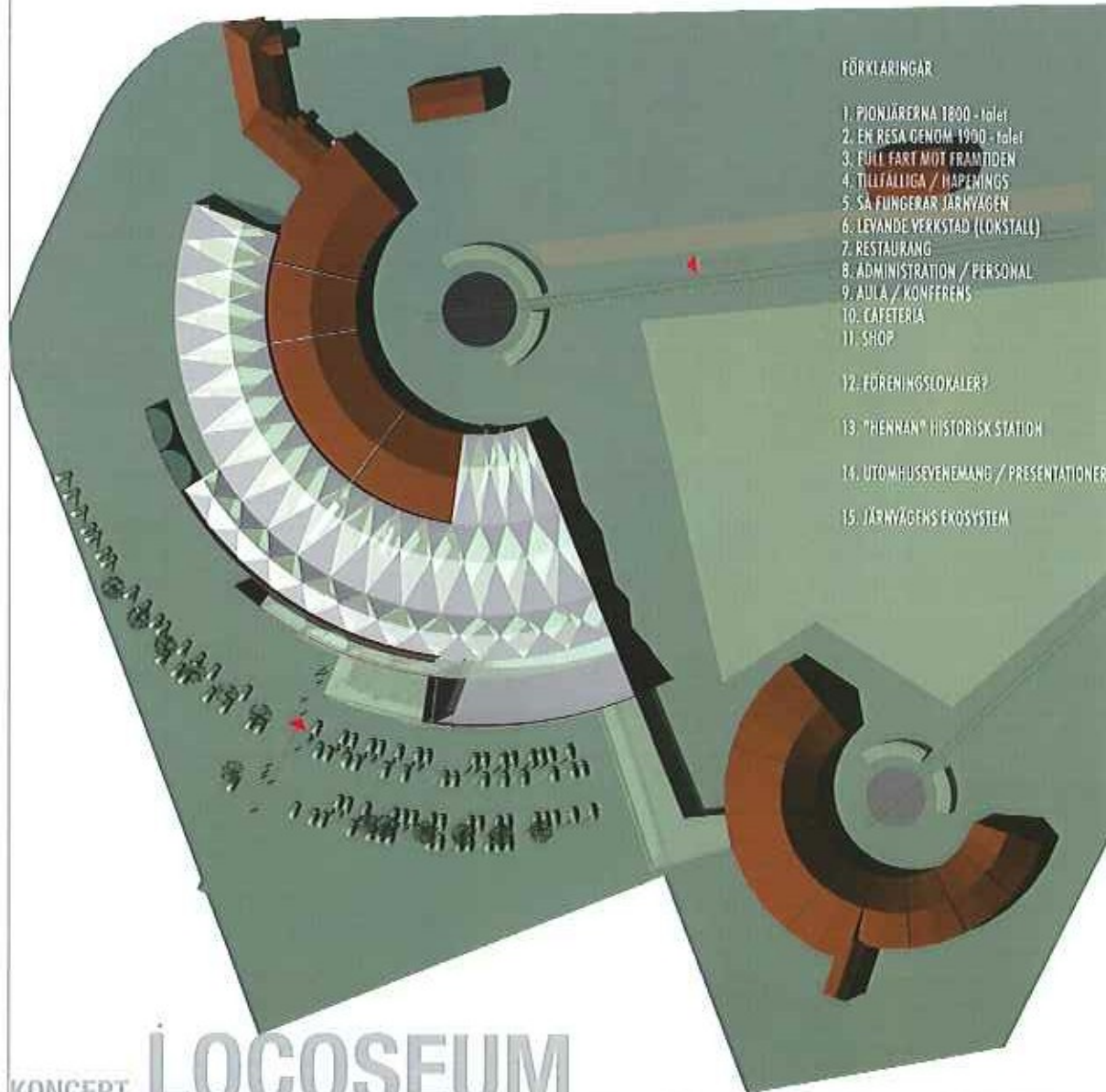
SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

GÄVLE – Sörby Urfjäll

karaktär & gestaltning



VY MOT HUVUDENTRÉN



FÖRKLARINGAR

1. PIONJÄRERNA 1800 - röllet
2. EN RESA GENOM 1900 - röllet
3. FULL FART MOT FRAMTIDEN
4. TILLFÄLLIGA / HÄPNINGAR
5. SÅ FUNGERAR JÄRNVÄGEN
6. LEVANDE VERKSTAD (LOKSTALL)
7. RESTAURANG
8. ADMINISTRATION / PERSONAL
9. AULA / KONFERENS
10. CAFETERIA
11. SHOP
12. FÖRENINGSLOKALER?
13. "HENNAN" HISTORISK STATION
14. UTOMHUSEVENEMANG / PRESENTATIONER
15. JÄRNVÄGENS EKOSYSTEM

KONCEPT

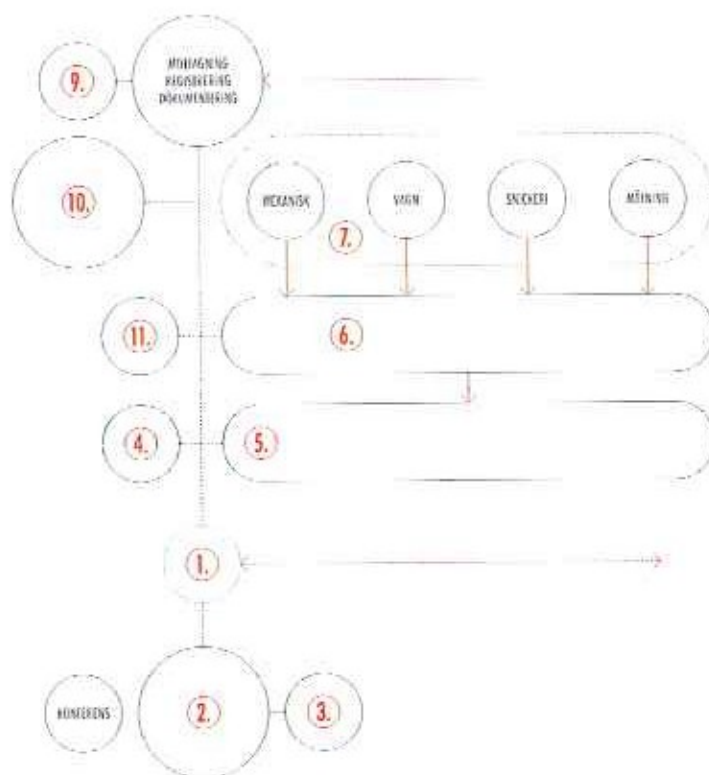
LOCOSEUM

OVANY

PRELIMINÄR STRUKTUR-UNDERSÖKNING

2009.06.30 Urban Vision AB

SAMBANDSSCHEMA:



LOKALFÖRTECKNING:

1. ANGÖRING / PENDELTÅGSTATION
2. BIBLIOTEK/FÖRSKNING/KONFERENS
3. ARKIV
4. CAFETERIA
5. SPECIELLA EVENEMANG / UTSÄLLNINGAR
6. UPPSTÄLLNING AV TÅG
7. VERKSTÄDER / RESTAURERING / KONSERVERING
(MEKANISK, SMEDJA, SNICKERI, INRFÖNINGAR MM)
8. MÅLNING MM
9. TVÄTHALL
10. MAGASIN FÖR: VÄRDEFULLA OBJEKT
RESERVDELAR
INREDNINGAR MM
11. PERSONALLOKALER / ÖMIL / MÖTE
12. NYTT SKYDD FÖR ÖVR. SAMLINGAR (ca 1,5km spår!)

BEF. LOKALER **NYTT KLIMATSKYDD**

9000 ca m²

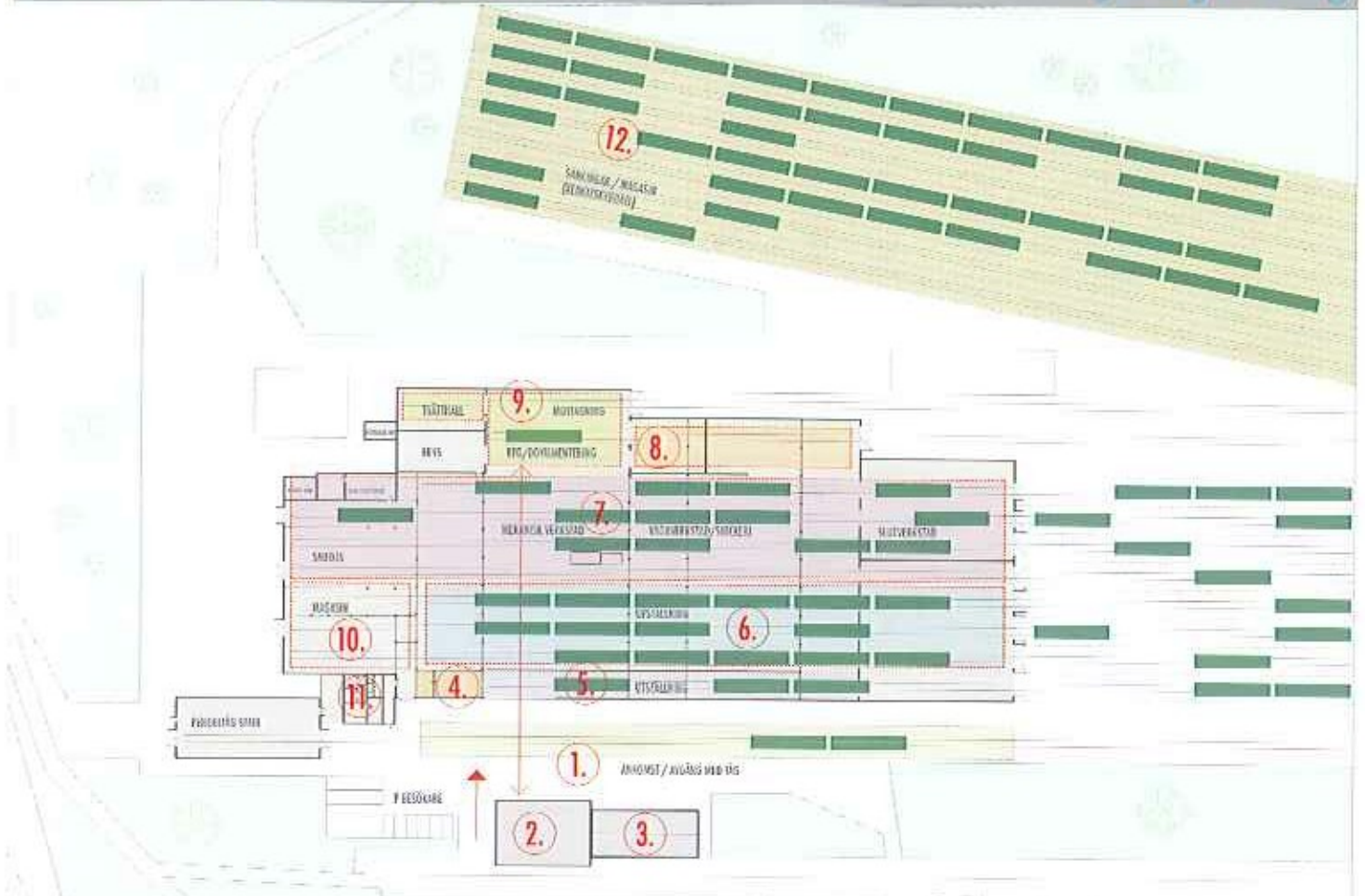
TOTAL BTA (bnf.ytor):

10600 ca m²

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

GÄVLE - Nynäs Nortull

layoutförslag



FÖRKLARINGAR

1. PENDELTÅGSTATION (NYTT TAK?)
2. BIBLIOTEK/FORSKNING
3. ARKIV
4. CAFFERIA
5. SPECIELLA EVENEMANG / UTSTÄLLNINGAR
6. UPPSTÄLLNING AV TÅG
7. VERKSTÄDER / KONSERVERING
(MEKANISK, SMEDJA, SNICKERI, MÅLNING, INREDNINGAR MM)
8. MÅLNING MM
9. TVÄTTHALL
10. MAGASIN FÖR VÄRDEFULLA OBJKT
11. PERSONALLOKALER / ÖMR / MÖTE
12. NYTT SKYDD FÖR ÖVR. SAMLINGAR (ca 1,5m spår!)

KONCEPT **LOCOSEUM**

PRELIMINÄR STRUKTUR-UNDERSÖKNING

PLAN SKALA 1:1000/A3

2009.06.30 Urban Vistön AB

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

layoutförslag - bottenvåning

Ängelholm



CONCEPT **LOCOSEUM**

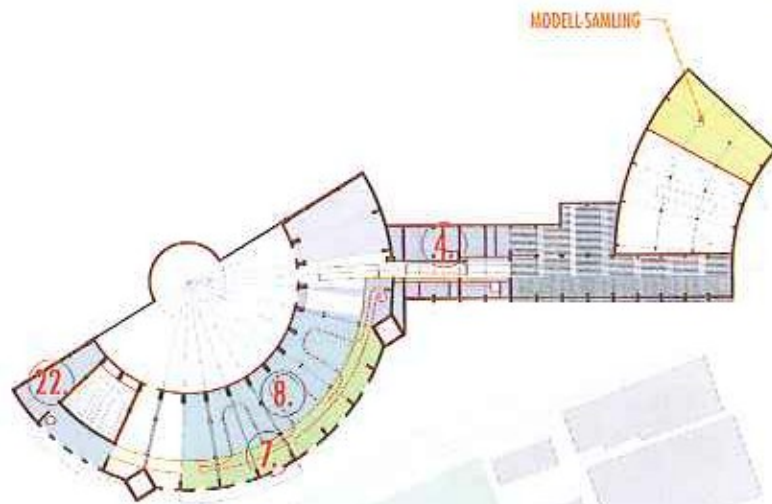
PRELIMINÄR STRUKTUR-UNDERSÖKNING

2009.06.30 Urban Vision AB

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

ÄNGELHOLM

layoutförslag - övervåning



PLAN ÖVERVÅNING SKALA 1:1000

FÖRKLARINGAR

A. DIN OCH MIN JÄRNVÄG (utbildning, säkerhet, försäelse)

1. - AULA mm
2. - AUDIO-VIDEO INFO
3. - HISTORISKA ASPEKTER
4. - TEKNIKENS UTVECKLING (föremål + fordon)
5. - "LEVANDE VERKSTADEN" (Jokstoll mm)
6. - UTMOMHUSUTSTÄLLNING
7. - FAKTARUM / BIBLIOTEK
8. - TRAFIK OCH SÄKERHETSASPEKTER
9. - FRAMTIDSVISIONER

B. DEN UINDFRBARA LILLA JÄRNVÄGSVÄRLDEN

10. - BEF. INFO-MODELL
11. - BARNAVDELNINGEN
12. - SPEC. SAMLINGAR
13. - MINIJÄRNVÄG MM

C. UTMOMHUSMILJÖER

14. - INFO-ARENA
15. - "PERRONGEN"
16. - "DANGÅRDEN"
17. - PARKEN

D. ÖVRIGT

18. - ENTRÉHALL
19. - BUTIK
20. - CAFETERIA
21. - TILLFÄLLIGA UTSTÄLLNINGAR
22. - ADMINISTRATION

23,24 - VERKSTÄDER, MAGASIN MM

KONCEPT **LOCOSEUM**

PRELIMINÄR STRUKTUR-UNDERSÖKNING

2009.06.30 Urban Vision AB