

Kulturdepartementet

Kopia till:
Diariet

Remissyttrande över betänkandet Ny museipolitik (SOU 2015:89)

Trafikverket har tagit del av Museiutredningens översyn av de statliga museernas uppdrag, myndighets- och institutionsstruktur och regeringens styrning av dem. I betänkandet behandlas utförligt museipolitikens utveckling över tid samt även trender och utvecklingstendenser av betydelse för framtiden. Utredningens direktiv fokuserar på museiinstitutioner inom Kulturdepartementets ansvarsområde. Frågan om andra myndigheters museiverksamhet och ansvar för kulturarvet blir därmed behandlad i begränsad omfattning. Detta är också utgångspunkten för Trafikverkets allmänt hållna svar.

Sammanfattningsvis ställer sig Trafikverket bakom betänkandets förslag till museilag, organisation och rådighet över samlingar. Trafikverket är också positiv till förslaget om en ny myndighet för museer och utställningar. Trafikverket menar dock att en sådan myndighet bör ges ett mer strategiskt samordnande uppdrag om den ska kunna bidra till utvecklingen av Trafikverkets museiverksamhet. Det är också oklart om Trafikverkets museer omfattas av det nya statsbidrag på totalt 28 miljoner kronor som föreslås för utveckling och samverkan.

Synpunkter på betänkandets bedömningar och förslag

Statliga museer omfattar i utredningen enbart de museer som har statliga anslag via Kulturdepartementet. Trafikverket menar att en sådan generalisering är alltför snäv. Trafikverkets museiverksamhet representerar en kategori statliga museer som kan kallas *verksmuseer*, dessa nämns en gång i museiutredningen (sid 270). Här konstateras att även dessa museer omfattas av den föreslagna museilagen. Ett antal museer utan anställd personal, drivna på ideella grunder omfattas inte av lagen. Utredningen menar dock att museilagen bör kunna ses som inspiration och vägledning även för denna kategori av museer. Trafikverkets museer är idag en omfattande verksamhet sammansatt av sina föregångares, SJ:s museum (till 1988), Banverkets museum (1988 – 2010) och Vägverkets museum, till detta har även de flyghistoriska samlingarna förts. Trafikverkets museer har en vägledande och inspirerande roll i förhållande till många av de ideella aktörer som finns inom det transporthistoriska området. Ett flertal av dessa erhåller också statligt stöd som arbetslivsmuseer.

Trafikverkets museiverksamhet förvaltar ett stort materiellt men också immateriellt kulturarv. Museets utveckling efter 2010 då Trafikverket bildades har varit positiv på många områden. Under 2015 hade museet ca 65000 besökare. Museet har idag också en

kunskapsavdelning som bidragit till att göra kulturarvsfrågorna viktiga och relevanta i Trafikverkets övriga operativa verksamhet. Kunskap om kulturarv och kulturmiljö är nödvändiga för att uppnå tillräcklig kvalitet i infrastrukturplanering, i arbetet med arkitektur- och gestaltungsfrågor och även i frågor som rör landskapets natur- och kulturvärden. Kulturarvs- och kulturmiljöfrågorna har därtill blivit allt mer betydelsefulla i Trafikverkets miljöarbete och en ytterligare utveckling krävs i den takt som till exempel frågor om kulturmiljökompensation och kulturella ekosystemtjänster utvecklas och tas in i olika beslutsunderlag. Trafikverkets slutsats är att det finns flera viktiga argument för ett aktivt ansvarstagande för det egenproducerade kulturarvet, vilket också är i linje med Kulturmiljölagens intentioner. Musei- och biblioteksverksamheten har även stor betydelse för förvaltning och utveckling av viktig kunskap. Ett konkret exempel är Trafikverkets digitaliseringsprojekt där bilder, föremål, arkivmaterial och biblioteksdata gjorts tillgängliga för en bredare allmänhet på hemsidan samlingsportalen (samlingsportalen.se). Samlingsportalen har under 2015 haft 26 miljoner sidvisningar och 360 000 besökare. Utredningen saknar tyvärr en djupare belysning av behovet av digitalisering och dess kostnader.

Trots den betydelse som en verksam museiverksamhet har finns svårigheter. Dit hör bland annat återkommande omtag i frågan om museiverksamhet kan antas höra hemma i ett infrastrukturverk. Argument mot har framförts som är av både principiell och ekonomisk art, vilket känns igen från andra myndigheter i den statliga familjen, bland annat från Kriminalvårdsstyrelsen, Polisen och Lantmäteriverket. Mot den bakgrunden bör frågan väckas om staten tar det fulla ansvaret för det egenproducerade kulturarvet. Tillfälligheter verkar delvis ha styrt vad som kommit att bli nationella kulturarv. Ett exempel är en stark redarorganisation på 1930-talet som än idag förklarar sjöhistoriska museets roll som centralmuseum. Någon motsvarande omständighet finns inte då det gäller transportsektorn. I England och även på andra håll är dock samfärdselns och infrastrukturernas historia en mer självklar del av nationella och/eller centrala museers uppdrag.

Utredningens beskrivning av de organisatoriska förändringar sektorn genomgått från 1990-talet och framåt är grundlig. Här beskrivs både tidigare sammanslagningar, separationer och förslag till samordningsfunktioner. Kritik har också riktats mot tidigare förslag eftersom centralmuseerna traditionellt haft direktkontakt med regeringskansli/kulturdepartement. Några sådana traditioner finns inte då det gäller Trafikverkets museiverksamhet. Trafikverket har idag ett organiserat samarbete med Riksantikvarieämbetet på GD-nivå. Samarbetet omfattar en rad angelägna frågor kring de integreringsproblem i kulturlandskapet som Trafikverkets verksamhet innebär. Samarbetsöverenskommelsen omfattar även frågor om målstyrning i landskapsrelaterade frågor (bland annat kulturmiljöfrågor), frågor om urval och värdering, museiverksamheten, stöd till arbetslivsmuseer och forskning inom det kulturvetenskapliga området.

För Trafikverkets del kan det finnas en nytta med en tydligare museipolitisk samordning som inbegriper verksmuseer med flera utanför kretsen av centralmuseer. Det skulle dock kräva att den föreslagna myndigheten ges ett mer strategiskt samordnande uppdrag än det som föreslås av museiutredningen. Myndigheten skulle till exempel

kunna ha till uppgift att belysa de samhällsfördelar som kommer ur samordning inom kulturarvsarbetet. Det skulle stärka den kombination av praktisk kulturmiljöverksamhet (integrerad i infrastrukturarbetet) och det museirelaterade kulturarvsarbete som Trafikverket sammantaget bedriver inom sina verksamhetsområden.

Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har fattats av Lena Erixon, Generaldirektör, Föredragande i ärendet har varit Johan Bergkvist, nationell samordnare kulturmiljö. Samråd har skett med centrala funktionerna juridik och kommunikation, verksamhetsområdena Planering, Investering/Stora Projekt och Underhåll. I den slutliga handläggningen har museichef Robert Sjöo medverkat.

Lena Erixon

Generaldirektör