



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2021

Museumsdirektørens
forord

Ti spennende endringsår. Takk for meg!

Det er ganske nøyaktig ti år siden jeg tok over som direktør på Norsk vegmuseum. Jeg kom fra en lederstilling i offshoreindustrien, og hadde mitt daglige virke i managementet på land. Vi var seks personer i toppledelsen, som hadde ansvaret for en teknisk avansert flåte på global basis. Risikoutsatte operasjoner og forvaltning av milliardverdier, satte krav til ekstremt presis styring. Marginene var små, og tapene store dersom ting gikk galt, noe som bidro til konsekvenskultur og skjerpet bevisstgjøring av ansvar. Vår organisasjon var strammet inn og spesialisert, men samtidig fleksibel nok til å takle konjunkturedringer i marked, og samhandling med stadig skiftende oljeselskaper, offentlige myndigheter, sikkerhets og etterlevelsindustri.

Overgangen til Statens vegvesen var stor! Vi var på det tidspunktet 7500 ansatte, organisert i fem regioner og ett Vegdirektorat. Regionene var «autonome» og ble styrt av hver sin direktør. Norsk vegmuseum var plassert i Vegdirektoratet og hadde nasjonalt ansvar. I utgangspunktet var det meningen at Norsk vegmuseum skulle kvittere ut sektoransvaret for ivaretagelse av etatens egen kulturarv, og Nasjonal verneplan, omfattende faste kulturminner. Det virket derfor underlig at det eksisterte ytterligere fem museer og en mengde museale bygg fordelt utover i de forskjellige regionene. I tillegg satt det et eget miljø i Vegdirektoratet som hadde fått tildelt oppgaven med å koordinere verneplanen, uten at det virket helt klart hva denne koordineringen skulle omfatte.

Til tross for at det fantes vedtekter og mandater for det museale arbeidet i etaten, var virksomheten ikke hensiktsmessig organi-

sert. Norsk vegmuseum hadde i realiteten ikke myndighet i de autonome regionene. Krav til fagekspertise, samlingsforvaltning, prioritering av oppgaver, formidling, utvikling, driftsoppgaver og budsjettering var det i realiteten ingen som hadde den fulle og hele oversikten over! Til tross for at hver region var satt opp med en regionkoordinator, fantes det i realiteten ingen overordnet koordinering. Dette førte ikke bare til grensesnittproblematikk mellom de forskjellige miljøene som jobbet med kulturarv, men også ineffektivitet og unødvendig store kostnader.

Med bakgrunn i den sektoren jeg kom fra, og hvordan min oppfatning av det politiske verdensbildet så ut på det tidspunktet, anså jeg det som en prioritert oppgave å rydde i etatens forvaltning av egen kulturarv. Uten å ta stilling til Statens vegvesen øvrige organisering og virksomhet, var en tydelig ansvarliggjøring, i hvert fall på den



Museumsdirektør Geir Atle Stormbringer takker nå av etter ti år som leder for Norsk vegmuseum. Her er han avbildet i 2019 sammen med deler av staben, fra venstre Stein Erik Blomberg, Arnhild Nachtnebel, Håkon Aurlien, Ragna Bjørgemoen, Dagfinn Sveen, Unni Sveen, Anja Åboen Sletten (som nå er fungerende museumsdirektør), Bård Eirik Thorsen, og Astrid Stubrud. Til høyre for han står fra venstre Roger Frithjofsen, Irene Kurland Rosingholm, Åsmund Johannes Sletten, Arvid Dokken, Wenche Frøyse, Cathrine Thorstensen, Ola-Per Lotten, Berit Jahr, Mass Haugen, Odd Jarle Lovold og Morten Reiten. (Selvutløserfoto: Morten Reiten)

delen av samfunnsoppdraget jeg skulle levere på, nødvendig. Allerede under museumskonferansen i 2012 la jeg frem forslag til alternativ organisering av kulturarvfeltet i Statens vegvesen. Mitt budskap var at fagmiljøer, oppgaver og ressurser i stor grad måtte samles, fortrinnsvis under Norsk vegmuseum, som i utgangspunktet var tildelt oppgaven. Dette ville bidra til styrking av fagmiljøene, bedret kommunikasjon, mer presis leveranse til samfunnet, effektiviseringsgevinst, mindre pengeforbruk og være enklere for interne/eksterne miljøer å forholde seg til. Forslaget ble møtt med stor skepsis og advarsler fra det museale fagmiljøet.

Senere hadde jeg organisasjonssaken oppe i ELM (etatsledermøtet) ved to anledninger. Det er uvisst om budskapet ble opp-

fattet som en trussel mot de autonome regionene, men jeg erindrer at en av regiondirektørene kvitterte med; *Ja, dette er typisk. Dersom noe ikke fungerer, pakk det sammen og send det til Vegdirektoratet!* Saken fikk ikke tilslutning i ELM, men jeg fikk anledning til å svare; *Ja, men jeg tror det kommer til å gå den veien uansett, og det gjelder i neste runde kanskje ikke bare kulturarvfeltet i Statens vegvesen.*

Det kan virke som et paradoks at i tiden etter gikk Statens vegvesen inn i politisk styrte omstillings- og effektiviseringsprosesser-områdegjennomgang, nedbemanning og total omorganisering av virksomheten. Nye Veier AS blir etablert, samsveiadministrasjon utviklet og regionreformen innført, og hele kulturarvfeltet er nå samlet på Norsk vegmuseum...



I løpet av de siste ti årene er besøkstallet ved Norsk vegmuseum økt fra ca. 45.000 hvert år til rundt 100.000, og langt flere besøkere museet på sosiale medier. Mye kan forklares med etableringen av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, men ikke alene. Her er en gruppe vegvesenpensjonister fra Østfold, mange ildsjeler bak ivaretagelse av Ørje fredete vegstasjon, på besøk ved Hunderfossen. (Foto: Håkon Aurlien)

Rivende utvikling

De siste 10 årene har i stor grad vært preget av store endringer, noe som til tider har gjort lederrollen krevende. Samtidig har det vært nødvendig å sørge for stabile forhold og rammevilkår, god drift og rom for utvikling av Norsk vegmuseum.

Gjennom innføringen av effektiviseringsprogrammet i Statens vegvesen, ble det ikke bare satt fokus på etatens kost/nytte og leveranse på kjernevirksomhet, men muligheten for den mye omtalte frivillighetskulturen ble dramatisk redusert. Gjennom et toårig prosjekt ble Norsk vegmuseum gitt anledning til å gjøre en sammenfattende analyse av hele museumsvirksomheten. Denne måtte struktureres og dimensjoneres i henhold til en fornuftig kostnadsmodell, uten å gå på bekostning av vårt samfunnsoppdrag.

I 2016 hadde Statens vegvesen 111 bygninger på landsbasis som ble benyttet til muse-

ale formål. Over tre fjerdedeler av disse ble foreslått omdisponert, solgt eller avhendet. Av 12-15 000 gjenstander som lå lagret i regionene ble om lag halvparten foreslått solgt, avhendet eller kassert. Av den gjenværende gjenstandsmassen skulle en femtedel sentraliseres til Norsk vegmuseum. I tillegg var det i regionene inngått forskjellige lokale avtaler om tilskudd til andre museer og samlinger. Disse skulle ikke videreføres.

Norsk vegmuseums oppgaveportefølje, ansvar og aktivitet har økt dramatisk de 10 siste årene. I den samme perioden har besøkstallet steget fra ca. 45 000 til 100 000. Mye av dette skyldes sikkert etableringen av Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, men ikke helt og holdent. Etter flere års disputt med kommunikasjonsmiljøet i Statens vegvesen fikk vi endelig lov til å etablere egne nettsider. Vi har tatt igjen det digitale forspranget til resten av den nasjonale museumsvirksomheten, og er etter hvert blitt tilgjengelige på flere digitale plattformer.



Mobilgasstasjonen på Norsk vegmuseum ble gjenreist slik den så ut på 1960-tallet, og hadde en høytidelig gjenåpning i september. Stasjonen har fått stor oppmerksomhet og er blitt et yndet fotoobjekt med utallige delinger på sosiale medier. (Foto: Morten Nordli)

Norsk vegmuseum er rett og slett blitt mer kjent og tilgjengelig blant folk flest. Det er kanskje et paradoks at museet har langt flere besøkende på våre nettplattformer enn de som ønsker å besøke oss fysisk. Som en kuriositet kan det nevnes at kortfilmproduksjonen *Den siste olje* er sett mer enn 250 000 ganger på internett i løpet av en 10 ukers periode. Vi har sluttet med å benevne vårt publikum som besøkende. Vi snakker i dag om brukere av museet.

Som følge av økte oppgaver og ansvar, samt sentralisering av deler av gjenstandssamlingen, har det vært nødvendig å gradvis utvide vår magasinkapasitet på Hunderfossen. I henhold til reguleringsplan er det derfor pågått kontinuerlig bygging

Også trafikkbildet har hatt en rivende utvikling i tiåret der Norge er blitt verdens største elbilland. Museets samling er nå supplert med prototyper og utstyr fra et av de siste utviklingsprosjektene for Think-eventyret i Aurskog, et forsøk med hydrogendrift fra 2008-2011. Denne teknologien for lagring av elektrisitet ble foreldet p.g.a. rask utvikling av litiumbatteriet. (Foto: Håkon Aurlien)

av lagerhaller i området av vår eiendom som ligger lengst øst mot jernbanelinjen og Lågen. Mer enn 5000 kvadratmeter er blitt oppført og tilrettelagt. Prosjektet ble foreløpig ferdigstilt i år og vil gi rom for tilvekst også i fremtiden. Thinkfabrikkens etterlatenskaper i Aurskog Høland, rommer en hel lagerhall alene. Dette unike materialet inneholder for øvrig 80 kjøretøyer, produksjonsutstyr og en komplett dokumentasjon av det største industrieventyret i Norge når det gjelder bilproduksjon. Materialet vil kunne benyttes i fremtidige forskningsprosjekter og litteraturproduksjon.





Franzefossriggen i bakgrunnen er nå under utvikling som informasjonssenter for Norsk Fjellsprengningsmuseum. I høst kunne Ola-Per Lotten ta i mot denne Toro tunnellastemaskinen som gave fra Tore Løkke AS i Nord-Trøndelag. Den ble opprinnelig kjøpt for å hente ut verdifull kobber- og sinkmalm ved Jåma gruver.

Av nyheter som bør nevnes, er et tilskudd til utviklingen av vårt friluftsmuseum med høytidelig åpning av en historisk korrekt Mobilgas-stasjon. Bensinstasjonen ble opprinnelig tegnet i 1934 og var en velkjent del av bybildet i Lillehammer. Den var opprinnelig plassert i Kirkegata, men ble flyttet til Nordseterveien på 1970-tallet. Den er nå blitt flyttet for siste gang, og gjenreist på Norsk vegmuseum i all sin fordums prakt, slik den så ut på 1960-tallet. Plasseringen av stasjonen på oversiden av Hunderfossvegen har medført stor oppmerksomhet. Den er allerede blitt et yndet fotoobjekt med utallige delinger av bilder på Facebook.

En bieffekt av stasjonens plassering, er et tilsynelatende økt fokus på Norsk Fjellsprengningsmuseum, som ligger lokalisert rett bak stasjonen. Dette leder meg til nok en utviklingsoppgave som bør omtales. Det var opprinnelig planlagt et byggetrinn to i fjellsprengningsanlegget. En oppgave det i lang tid ikke fantes midler til å få gjennomført. Da anleggsarbeidene på E16 over Sollihøgda gikk mot slutten fikk Norsk vegmuseum tilbudet om å overta

den store brakkeriggen på anlegget. Den såkalte Franzefossriggen ble etter relativt kort saksbehandling revet, flyttet og gjenreist på anleggsområdet utenfor Fjellsprengningsmuseet. Her inngår den nå som en tidsriktig rigg, i en helhetlig kontekst som kompletterer Norsk Fjellsprengningsmuseum på en utmerket måte. Riggen er relativt omfattende og er gjennom de to-tre siste årene gradvis blitt designet og transformert til å romme det lenge etterlengtede informasjonssenteret i byggetrinn to. Arbeidene er kommet langt, og utstillingene vil åpne neste år.

På kjøretøysiden kan det ikke unnlates å nevne Kirsten Flagstad sin bil, som ble eksportert ut av landet i 1971. Tilbakeføringen av dette nasjonale klenodiet er først og fremst et samarbeid mellom Terje Jacobsen fra Den Norske Opera og Norsk vegmuseum. Kirsten Flagstad kom opprinnelig fra Hamar, og er av mange betraktet som verdens største, kvinnelige sopran. Hun hadde sitt gjennombrudd på The Metropolitan i New York i 1935, og fikk etter hvert en eventyrlig karriere. Det er hevdet at Kirsten Flagstad i virkeligheten var årsak

Kirsten Flagstads bil ble utstilt på Oslo Motor Show siste helgen i oktober 2021. Her Geir Atle Stormbringer sammen med Terje Jacobsen fra Den Norske Opera. (Foto: Stian Tranung)



ken til at The Metropolitan Opera («The Met») ikke gikk konkurs i de harde trettiårene. Etter sine gjentakende suksesser på scenen fikk Kirsten Flagstad som gave fra The Metropolitan Opera en spesialbestilt modell av Lincoln Model-K Semi-Collapsible Towncar-1937. Kjøretøyet ble bygget i kun syv eksemplarer fra karosserimaker Brunn & Co, og var da noe av det mest luksuriøse bilindustrien kunne frembringe.

Når denne årboka sendes ut, forlater jeg Norsk vegmuseum og etaten. Det har vært en privilegert oppgave å få lov til å lede denne virksomheten. Jeg ser tilbake på ti år med en fantastisk utvikling for museet, og strategisk viktige valg, som i ettertid har vist seg svært fruktbare. Statens vegvesen har vært en god arbeidsgiver, men samtidig har det til tider vært krevende å manøvrere i en så stor organisasjon, som tross alt leverer på en helt annen kjernevirksomhet. Forankringen i Samferdselsdepartementet har gitt muligheter, men samtidig berøres også Norsk vegmuseum av politiske vedtak fattet på bakgrunn av samferdselspolitikk. Faktum er at min tid som direktør har vært dominert av semipolitiske spørsmål

og endringspolitikk. En vedvarende skruing på struktur og organisasjonsmodeller har vært spesielt krevende. Til tider har vi benyttet mer tid på å løse grensesnitt og organisasjonsspørsmål, enn på sektoroppdrag og fagfelt.

Omorganiseringen av Statens vegvesen som trådte i kraft januar 2020 markerer ikke bare et organisatorisk skille i etaten, men også det jeg oppfatter som en holdningsendring i vår oppfattelse av samsfunnsleveransen. Som leder for en virksomhet mener jeg den kanskje viktigste oppgaven er å forstå når man bør gi seg. Selv om jeg sikkert kunne ha tilført Norsk vegmuseum nye verdier i fremtiden, står vi nå ved et naturlig veiskille. Jeg tror også at i le av dette veiskillet vil det utkrystallisere seg nye utfordringer for sektoren i relativt nær fremtid. Det er på tide å overlate roret til andre som kan møte denne fremtiden på andre premisser.

Geir Atle Stormbringer
Museumsdirektør