

Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum

September 2004



Trafikministeriet

Titel Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende etablering af Danmarks
Vej- og Bromuseum

Udgivet af: Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
e-mail: trm@trm.dk
www.trm.dk

Udarbejdet af:
Oplag: 150 ekspl.
ISBN: 87-91511-19-4

Indhold

Kapitel 1	Indledning og kommissorium.....	5
1.1.	Kommissorium	6
	Formål.....	6
	Opgave	6
	Sammensætning.....	6
	Tidsplan	7
	Rapport.....	7
Kapitel 2	Sammenfatning	8
Kapitel 3	Den vejhistoriske samling.....	12
3.1.	Beskrivelse af den vejhistoriske samling.....	12
	Museumsgenstande: Køretøjer, maskiner, redskaber, skilte, milesten, beklædningsgenstande.....	12
	Unika: Fotos, dias, tegnede kort, breve, virksomhedsregnskaber, beretninger og rapporter	13
	Tryksager: Bøger, tidsskrifter, kataloger, trykte kort osv.	14
	Samlingens repræsentativitet.....	14
	Samlingens tilstand.....	15
3.2.	Andre større samlinger.....	15
3.3.	Vurdering af de eksisterende samlinger.....	16
Kapitel 4	Idegrundlag for Danmarks Vej- og Bromuseum	18
4.1.	Rammevilkår for Danmarks Vej- og Bromuseum	18
4.2.	Forslag til overordnede sigtelinjer for Danmarks Vej- og Bromuseum.....	19
4.3.	Udviklingen i vej- og brobygningsteknik	20
4.4.	Udvikling i vejsystemet – anvendelse og indretning.....	21
4.5.	Vejsktorens historie.....	21
4.6.	Belysning af vejenes kulturhistoriske og samfundsmæssige betydning	22
4.7.	Museumsfaglige muligheder ved samlokalisering.....	22
Kapitel 5	Lokalisering af Danmarks Vej- og Bromuseum	25
5.1.	Historik.....	25
5.2.	Forhold af betydning i forbindelse med placering af museet.....	26
5.3.	Undersøgte lokaliteter	28
	Danmarks Jernbanemuseum	28
	Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk	28
	Storebælts Udstillingscenter ved Korsør	29
	Danmarks Tekniske Museum.....	29
5.4.	Vurdering af lokaliseringmuligheder	29
Kapitel 6	Rammer for etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum - lovgivning og økonomi	35
6.1.	Lovgivning på museumsområdet	35
6.2.	Styringsmæssige rammer for Danmarks Vej- og Bromuseum	37
	Etablering som selvstændigt museum i Andelslandsbyen Nyvang	37
	Placering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.....	38
6.3.	Økonomisk grundlag for vej- og bromuseet	39
	Privat finansiering	39
	Budget.....	40
Kapitel 7	Det videre arbejde	41
7.1.	Lokalisering i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang	41

7.2.	Integration i Danmarks Tekniske Museum i Helsingør	42
Bilag A.	Oversigt over en række transportrelaterede museer og fagmuseer	43
	Transportrelaterede museer.....	43
	Fagmuseer - eksempler	45
Bilag B.	Oversigt over udenlandske vej- og bromuseer	47
	Nordiske vej museer	47
	Andre udenlandske vej museer.....	48
Bilag C.	Udkast til vedtægter for Danmarks Vej- og Bromuseum	49

Kapitel 1 Indledning og kommissorium

Det danske vejnet består i dag af ca. 70.000 km offentlig vej. Dertil kommer ca. 50 større broer og dæmninger og flere tusinde mindre broer og bygværker, som binder Danmark sammen. Udbygningen af dette trafikale hovedåresystem har taget generationer og indebåret betydelige samfundsmæssige investeringer. Den har været båret frem af politiske visioner, teknisk kunnen, opfindsomhed og hårdt arbejde. Vi står i dag som daglige brugere af et historisk monument, som vi hver for sig kun kan se en del af, men som vi som samfund er dybt afhængige af.

Vejnettet er i dag, via den transport der udføres, vævet tæt sammen med alle aspekter af samfundslivet. Vejene er dermed en central forudsætning for samfundets funktionsmåde og den (bevægelses-)frihed, der er afgørende både i det samfundsmæssige og individuelle liv. Koreografien og rollefordelingen mellem veje, transportmidler og samfundsudvikling har været skiftende op igennem historien. Der har været tale om flere markante brud, som i visse tilfælde har været epokeskabende. Tydeligst med opfindelsen af bilen.

Under den komplekse sammenvævning mellem infrastruktur, transportmidler og samfund har vej- og brobyggeriet på sin egen måde været et livtag med naturen og de særlige naturgeografiske forhold, som istiden har udstyret landet med. Først og fremmest fordi Danmark er et ø-rige, som har givet særlige udfordringer for vej- og brobygningsteknikken. Men også fordi jordbundsforhold, hydrogeografi og klima har budt på særlige udfordringer for dansk ingeniørkunst.

Siden starten af 80'erne har der været forskellige bestræbelser på at fortælle om tilblivelsen og betydningen af vej- og brosystemet i Danmark gennem et museum. Fra 1991 til 1995 eksisterede der et vejmuseum på Farø. Den samling, der indgik i dette museum, er senere blevet kernen i den vejhistoriske samling. Endvidere har der været åbnet udstillingscentre i forbindelse med byggeriet af bl.a. de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

I forbindelse med forhandlingerne om Finansloven for 2004 viste der sig opbakning bag tanken om at etablere et vej- og bromuseum. Det resulterede i, at der i den politiske aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om Trafik af 5. november 2003 indgik et punkt om oprettelse af et vej- og bromuseum. Forligsteksten på dette punkt lyder i sin helhed:

”Parterne er enige om, at der etableres et Vej- og Bromuseum for at bevare og sikre de eksisterende samlinger på området for eftertiden, herunder samlingerne fra det tidligere Danmarks Vejmuseum. Ideen med museet er at formidle viden om veje og broers kulturhistoriske betydning.

Trafikministeriet vil nærmere undersøge mulighederne for lokalisering og indretning af museet. Der afsættes i alt 10 mio. kr. til anlæg af museet og 2 mio. kr. til den årlige drift. Mulighederne for private bidrag til etablering og drift af museet undersøges nærmere. Statens bidrag til såvel etablerings- som driftsudgifter afholdes inden for Trafikministeriets og Kulturministeriets rammer.”

Efter vedtagelsen af Finansloven for 2004, hvoraf den aftalte bevilling til vej- og bromuseet fremgår, nedsatte trafikminister Flemming Hansen en arbejdsgruppe med det formål at bistå Trafikministeriet med etablering af et vej- og bromuseum. Hensigten med arbejdsgruppen var, at den skulle skitsere nogle overordnede retningslinjer for det kommende museum med henblik på, at forligspartierne bag trafikaftalen af 5. november 2003 kunne træffe beslutning om bl.a. lokalisering af museet, museets virkefelt samt rammerne for museets fremtidige ledelse.

I det følgende anføres kommissorium og sammensætning for arbejdsgruppen.

1.1. Kommissorium

Formål

Arbejdsgruppen skal rådgive og assistere Trafikministeriet i ministeriets arbejde for at etablere et vej- og bromuseum, således at Danmarks historiske samling af vej- og brogenstande samles, bevares og udvikles til gavn for offentligheden.

Opgave

Arbejdsgruppens opgave er følgende:

- 1) at bistå Trafikministeriet i relation til spørgsmålet om finansieringen af museets etablering og drift, blandt andet gennem private tilskud,
- 2) at bistå Trafikministeriet i spørgsmålet om etableringen af det faglige grundlag for museet, heri blandt andet vurdere hvilke fagområder og samlinger der skal indgå i museets samling,
- 3) at bistå Trafikministeriet i udarbejdelsen af et sæt vedtægter, der skal gælde for museet efter dette er etableret,
- 4) at bistå Trafikministeriet i overvejelserne omkring placeringen af museet,
- 5) at bistå Trafikministeriet med andre opgaver, som Trafikministeriet måtte have behov for i relation til oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum.

Sammensætning

Arbejdsgruppens sammensætning vil bestå af følgende medlemmer:

- 1) En repræsentant fra Dansk Vejhistorisk Selskab¹
- 2) En repræsentant fra Foreningen til oprettelse af Danmarks Vej- og Bromuseum
- 3) En repræsentant fra Sund og Bælt A/S

¹ Dansk Vejhistorisk Selskabs repræsentation er senere i forbindelse med formandsskift udvidet til at omfatte to repræsentanter for at sikre kontinuitet.

- 4) En repræsentant fra Vejdirektoratet
- 5) En repræsentant fra Kulturarvsstyrelsen
- 6) En repræsentant fra Dansk Industri
- 7) Trafikministeriet

Trafikministeriet har formandskabet for arbejdsgruppen og varetager sekretariatsfunktionen.

Tidsplan

Arbejdsgruppen nedsættes i januar 2004.

Rapport

Arbejdsgruppen skal afgive en rapport maj 2004, der dokumenterer resultatet af de undersøgelser og overvejelser, som arbejdsgruppen har gjort. Rapporten vil udgøre grundlag for, at trafikministeren – på baggrund af drøftelserne med forligsparterne – kan træffe endelig beslutning om etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum.

Til arbejdsgruppen blev udpeget følgende medlemmer:

Dansk Industri	Fagchef Jens Hennild
Dansk Vejhistorisk Selskab	Bo Tarp, Per Ole Schovsbo
Foreningen til oprettelse af Danmarks Vej- og Bromuseum	Ivar Schacke
Sund og Bælt	Koordineringschef Ole Christensen
Vejdirektoratet	Sekretariatschef Søren Kjærgaard
Kulturarvsstyrelsen	Specialrådgiver Michael Lauenborg
Trafikministeriet	Kontorchef Helga Theil Thomsen (formand)
Trafikministeriet	Specialkonsulent Erik Toft
Trafikministeriet	Fuldmægtig Christian Guldborg

Arbejdsgruppen har holdt 4 møder og fremlægger gennem denne rapport resultaterne af sine overvejelser.

Kapitel 2 Sammenfatning

Baggrunden for nærværende rapport er, at der i forbindelse med trafikaftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Kristendemokraterne og Det Radikale Venstre blev skabt mulighed for at etablere et vej- og bromuseum. Det indgår således i aftalen, at der skal etableres et museum, som kan bevare og sikre de eksisterende samlinger på området, og som kan formidle viden om veje og broers kulturhistoriske betydning.

Der er på den baggrund afsat 10 mio. kr. i 2004 til anlæg i forbindelse med museet og 2 mio. kr. pr. år de følgende år til at dække driftsomkostningerne. Det er ved aftalen om etablering af museet forudsat, at de offentlige midler skal søges suppleret med tilskud fra private fonde mv.

Med henblik på at sikre råd og vejledning fra en bred kreds af interessenter og fagkapaciteter besluttede trafikministeren primo 2004, at der skulle nedsættes en arbejdsgruppe, der fik til opgave at rådgive Trafikministeriet i forbindelse med etablering af museet. Arbejdsgruppens sammensætning og kommissorium fremgår af *kapitel 1*.

I *kapitel 3* foretages en overordnet gennemgang af den vejhistoriske samling, der udgør fundamentet for etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum. Samlingen, der indgik i det tidligere vejmuseum, er p.t. opbevaret i to haller i Vipperød. Udover denne større samling er der en række forskellige steder opbevaret samlinger og effekter, som kan tænkes at indgå i det kommende museum, herunder en række genstande og modeller, der belyser processen med bygning af broer og tunneler.

Arbejdsgruppen vurderer, at de eksisterende samlinger vil udgøre en værdifuld kerne i vej- og bromuseet. I forlængelse heraf vurderer arbejdsgruppen, at samlingerne bør udvides og suppleres i forbindelse med etablering af museet, således at museets virkefelt kan udvides til at omfatte ikke blot vejbygningsteknik, men også bredere emner relateret hertil, herunder vejenes funktion og udvikling, veje og broers kulturhistoriske betydning, mv.

Gennemgangen af samlingerne viser endvidere, at de er forholdsvis pladskrævende, og det anslås, at udstillingsfaciliteter i størrelsesordenen 500 – 1000 m² vil være dækkende. Med henblik på at sikre genstande som ikke aktuelt udstilles, bør der være magasinfaciliteter i tilsvarende størrelsesorden. Det vurderes, at velbeliggen- de udendørsfaciliteter af en vis størrelse vil være en betydelig fordel for vej- og bromuseet, idet en række genstande, fx større køretøjer, maskiner mv., med fordel vil kunne demonstreres udendørs, ligesom der vil kunne etableres fuldskalaanlæg (fx en historisk vej), der belyser den historiske udvikling på området.

I *kapitel 4* anføres arbejdsgruppens anbefalinger mht. idegrundlaget for Danmarks Vej- og Bromuseum. Der peges på, at der bør tages udgangspunkt i rammerne for museet, herunder det økonomiske grundlag og lovgivningen på området. Arbejdsgruppen finder, at de krav og retningslinier, som museumsloven giver, bør ligge til grund for vej- og bromuseet. Dels fordi de reflekterer de politiske krav til området, dels fordi det vil forbedre mulighederne for på lidt længere sigt at komme ind under lovens rammer. Med udgangspunkt i disse rammer anbefaler arbejdsgruppen, at

museet etableres i sammenhæng med et andet museum, med henblik på at opnå både økonomiske og faglige fordele.

Arbejdsgruppen foreslår, at der lægges vægt på følgende hovedtemaer i forbindelse med fastsættelse af museets arbejdsområder:

- udviklingen i vej- og brobygningsteknik
- udviklingen i vejsystemet – vejenes udseende og beliggenhed, trafikale anvendelse samt indretning og udstyr
- vejsektorens historie
- vejenes kulturhistoriske og samfundsmæssige betydning.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at disse emner vil udgøre et visionært idegrundlag, som kan danne udgangspunkt for etableringen af et attraktivt og udviklingsorienteret museumsmiljø. Der peges på, at samtlige tre muligheder for lokalisering, som undersøges nærmere i kapitel 5, kan skabe basis for en faglig sammenhæng med de hovedtemaer, som det anbefales at vej- og bromuseet fokuserer på.

I *kapitel 5* behandles spørgsmålet om lokalisering nærmere. Der tages udgangspunkt i en gennemgang af en række initiativer, som gennem de seneste 20 år har været igangsat med henblik på at skabe mulighed for etablering af et vejmuseum. Disse initiativer førte til, at der i perioden 1991 til 1995 var etableret et vejmuseum.

Arbejdsgruppen har fundet det relevant nærmere at undersøge muligheden for lokalisering af Danmarks Vej- og Bromuseum i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk, Storebælts Udstillingscenter på Halsskov Odde ved Korsør, Danmarks Jernbanemuseum i Odense og Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Arbejdsgruppen har indhentet en række oplysninger fra de forskellige steder, som har dannet baggrund for en vurdering af fordele, ulemper og muligheder knyttet til de forskellige lokaliteter. Efter drøftelser med Danmarks Jernbanemuseum blev det vurderet, at det af pladsmæssige grunde ikke ville være muligt at etablere vej- og bromuseet i tilknytning til Jernbanemuseet.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at alle tre øvrige lokaliseringmuligheder som udgangspunkt er relevante, og at det alle tre steder vil være muligt at etablere museet inden for den økonomiske ramme, der er til rådighed.

I sammenligningen af de tre forskellige muligheder for lokalisering har arbejdsgruppen i sine vurderinger lagt vægt på seks kriterier. Det drejer sig om udstillings- og udendørsfaciliteter, organisation, beliggenhed, faglig sammenhæng, økonomi samt muligheden for at skabe en klar og veldefineret faglig profil.

Alle tre steder er forbundet med fordele, muligheder og begrænsninger på de seks områder, og det vil i sidste instans være en afvejning af disse, der kan danne baggrund for beslutning om lokalisering.

Arbejdsgruppens vurdering leder frem til, at etablering i forbindelse med Storebælts Udstillingscenter i Korsør ikke kan anbefales som 1. prioritet. Primært som

følge af at det vurderes, at mulighederne for at etablere en faglig synergi med allerede etablerede aktiviteter vil være mindre end i Andelslandsbyen Nyvang og ved Danmarks Tekniske Museum, og fordi der ikke er etableret en museumsramme, som vej- og bromuseet kan indgå i.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at både en placering af vej- og bromuseet i tilknytning til Andelslandsbyen Nyvang og som en integreret del af Danmarks Tekniske Museum i Helsingør må betragtes som gode, meget forskellige muligheder. Andelslandsbyen Nyvang vurderes at have sin styrke i kraft af gode muligheder for at inddrage udendørsfaciliteter i et levende udstillingsmiljø og i kraft af mulighederne for at tegne en selvstændig og klar profil for et kulturhistorisk vej- og bromuseum. Den væsentligste fordel ved placering på Danmarks Tekniske Museum vil være, at vej- og bromuseet kan indgå i en allerede etableret museumsfaglig sammenhæng. På Teknisk museum vil der i højere grad være tale om en vej- og brohistorisk afdeling end et egentligt selvstændigt vej- og brohistorisk museum.

I *kapitel 6* gennemgås de overordnede rammer for etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum. Der foretages i den forbindelse en gennemgang af lovgivningen på området med henblik på at beskrive de krav, der stilles til museer inden for museumslovgivningens rammer.

I forlængelse heraf anføres arbejdsgruppens overvejelser om de styringsmæssige rammer ved en placering i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang eller i tilknytning til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

En placering i Nyvang indebærer, at museet etableres som selvstændig institution under Trafikministeriet med egen drifts- og anlægsbevilling. Arbejdsgruppen anbefaler, at der som led i styringen af institutionen etableres en bestyrelse, som skal bistå museumsledelsen i opbygningen af museet. Arbejdsgruppen har udformet et forslag til vedtægter for museet ved en sådan organisatorisk placering (bilag C).

En placering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum i Helsingør indebærer, at vej- og bromuseet skal integreres i de eksisterende styringsmæssige rammer for Danmarks Tekniske Museum. Hvordan dette nærmere tilrettelægges må bero på en nærmere forhandling mellem Trafikministeriet samt bestyrelse og repræsentantskab ved Danmarks Tekniske Museum.

Kapitlet indeholder også en gennemgang af det økonomiske grundlag for museet og arbejdsgruppens overvejelser mht. privat finansiering. Arbejdsgruppen peger på, at det må forventes, at der formodentlig er muligheder for at opnå tilskud til anlæg, indkøb, særudstillinger mv., mens mulighederne for at opnå tilskud til den løbende drift vurderes at være begrænsede. Endvidere peges der på, at privat finansiering forudsætter, at der kan præsenteres et konkret projekt, som der kan ansøges om støtte til. På den baggrund anbefaler arbejdsgruppen, at arbejdet med at søge privat finansiering først iværksættes konkret, når der er truffet beslutning om lokalisering, og når der er udarbejdet et arbejdsprogram for museet.

I *kapitel 7* anføres arbejdsgruppens anbefalinger mht. det videre arbejde hen imod realiseringen af museet. Der peges på, at der snarest bør træffes beslutning om lokalisering med henblik på, at Trafikministeriet kan optage nærmere forhandlinger med den valgte lokalitet.

Træffes der beslutning om placering af museet som en selvstændig institution i tilknytning til Andelslandsbyen Nyvang, anbefaler arbejdsgruppen, at der på grundlag af et sæt endelige vedtægter udpeges en bestyrelse, som kan gå aktivt ind i arbejdet med etableringen af museet, herunder udformning af en samarbejdsaftale med Nyvang, ansættelse af en museumsleder og udarbejdelse af en flerårig arbejdsplan for museet.

Ved etablering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum vil der snarest skulle optages nærmere forhandlinger om hvordan vej- og broområdet kan integreres.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at realiseringen af disse anbefalinger kan danne baggrund for, at Danmarks Vej- og Bromuseum kan blive etableret relativt hurtigt i 2005.

Kapitel 3 Den vejhistoriske samling

Dette kapitel indeholder en summarisk gennemgang af dels den vejhistoriske samling, som udgør et væsentligt fundament i forbindelse med etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum, og dels andre samlinger, der kan indgå i grundlaget for Danmarks Vej- og Bromuseum. I forlængelse heraf anføres arbejdsgruppens vurdering af de muligheder og krav, som ønsket om at bevare og sikre disse samlinger, giver (jf. den politiske aftale, gengivet på side 5).

Arbejdsgruppen har – med udgangspunkt i formålet med etableringen af museet - fundet det hensigtsmæssigt at fokusere på de større samlinger på området, som ikke p.t. indgår i en museumsmæssig sammenhæng. Der er således ikke foretaget en vurdering af, hvorvidt der i andre sammenhænge, private samlinger mv. kan være museumsgenstande, der kan være relevante i forbindelse med museet. En sådan vurdering bør naturligvis foretages løbende i forbindelse med udviklingen af museet, men har ikke væsentlig betydning på nuværende tidspunkt.

3.1. Beskrivelse af den vejhistoriske samling

Den vejhistoriske samling er en samling af effekter, som gennem en årrække er samlet mhp. at bevare, dokumentere og formidle den historiske udvikling på vejområdet - primært inden for vejes anlæg og drift. Hovedparten af samlingen er i dag opbevaret i to haller i Vipperød ved Holbæk. Samlingen administreres af Dansk Vejhistorisk Selskab, som har tilkendegivet, at man ved etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum vil overgive samlingen til museet.

Den vejhistoriske samling omfatter en lang række effekter af forskellig karakter. Det drejer sig om:

- større museumsgenstande, køretøjer, maskiner, redskaber, skilte, milesten og beklædningsgenstande,
- unika i form af fotos, dias, tegnede kort, breve, virksomhedsregnskaber, beretninger og rapporter samt administrative og faglige arkiver fra vejmu-seet på Fanø.
- tryksager i form af bøger, tidsskrifter, kataloger, trykte kort og lignende.

Registrering af samlingen har været gennemført efter vidt forskellige principper siden 1979, hvilket gør det vanskeligt at få et klart overblik over omfanget af samlingen. Et sådant overblik vil kræve en fuldstændig udpakning og systematisering, der samtidigt vil gøre samlingen sårbar for nedbrydning og tyveri, så længe den ikke er under opsyn. I det følgende foretages en overordnet gennemgang af hoved-grupperne.

Museumsgenstande: Køretøjer, maskiner, redskaber, skilte, milesten, beklædningsgenstande

Denne del af samlingen er delvist registreret og omfatter godt 3000 genstande. En meget stor gruppe genstande i samlingen udgøres af mile- og nummersten, vejvi-

sersten, vejviserskilte, gadeskilte – og øvrige trafikregulerende genstande, skilte og materiel, især brugt i forbindelse med afspærring ved vejarbejder. Ældst er en lille samling milesten af Rømer-type, der angiveligt er opsat i starten af 1700-tallet. De senere perioders mile- og nummersten er bredt repræsenteret. Samlingen rummer deslige en række køretøjer af ældre og nyere dato. Der er blandt andet et par damp-tromler, der har været benyttet ved udlæg af asfalt, samt en 18 meter lang målevogn, der har været anvendt i forbindelse med diverse målinger som baggrund for beregninger af asfaltbelægninger.

Unika: Fotos, dias, tegnede kort, breve, virksomhedsregnskaber, beretninger og rapporter

Denne del af samlingen er delvist registreret og er i dag placeret i forskellige grupper i flyttekasser. Materialet fylder 222 flyttekasser, heraf mindst 5 med beretnings- og rapportmateriale samt korrespondance fra Statens Vejlaboratorium. Tidsmæssigt fordeler materialet sig over mindst 200 år, hovedvægten er dog på materiale fra 1900-tallet. Der opbevares endvidere vejhistoriske samlinger fra en række privatpersoner med særlig tilknytning til området.

De 222 flyttekasser indeholder følgende materialegrupper:

- Offentlige arkivalier: Det offentlige arkivmateriale er fordelt i 34 flyttekasser og omfatter blandt andet Vejlaboratoriets administrative og faglige arkiv i perioden fra 1928 til 1976 og en del faglige og administrative arkivalier fra Præstø Amts Vejevæsen i perioden fra 1939 til 1955.
- Danmarks Vejmuseums bibliotek: Biblioteket omfatter det tidligere vejmusseums bibliotek, tilvejebragt i perioden fra 1987 til 1996, der fylder ca. 42 flyttekasser. Denne gruppe omfatter især Vejdirektoratets fagbiblioteks ældre afdelinger (overført til Danmarks Vejmuseum i 1990), Vejlaboratoriets og Vejdirektoratets tryksager i perioden fra 1928 til 1996, og bogsamlinger fra en række privatpersoner. Tidsskrifterne er indsamlet fra flere amtskommunale vejevæsner og ikke mindst København og Odense kommunale vejevæsener, Dansk Vejhistorisk Selskab samt de nordiske vejmusseer.
- Danmarks Vejmuseums Arkiv: Vejmuseets arkiv er delvist overført til Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk. Det omfatter dels administrative sager fra Museumskomiteens dage i 1979 indtil nedlæggelsen af vejmusseet på Farø i 1996 og rekonstruktionsfasen 1996 til 2002, dels museumsfaglige undersøgelser, bilag til accessionen, registreringskort og tilhørende bilag samt forespørgsler og korrespondance. Dette materiale er systematiseret i hængemapper (4 stålskabe) og arkivæsker. Lukkede sager er arkiveret i arkivæsker. Af særlige arkivsamlinger kan fremhæves Københavns Asfalt Kompagnis arkiv (hovedparten er afleveret til erhvervsarkivet i Århus), en række privatpersoners arkiver samt mødeprotokoller fra amtskommunale tekniske chefers forening. Der er en stor samling af fotos, herunder dias fra Vejdirektoratet og glasnegativer fra professor Ravn, mangeårig leder af Vejlaboratoriet. Ældre fotografier fra Københavns Asfalt Kompagni er meget ødelagt af fugt. Der er også film, videobånd og lydoptagelser (interviews), fremstillet af Vejlaboratoriet, Vejdirektoratet og Danmarks vejmusseum. En samlet arkivfortegnelse er under udarbejdelse.

- Et mindre antal historiske genstande fra Vejdirektoratet: Heriblandt ældre opmålingsinstrumenter, målekæder, nøgler til vejvæsnetts pengekasser, seglstamper, stempler, huemærker, m.m.
- Laboratorieudstyr: Laboratorieudstyret fylder 47 flyttekasser, heraf er en stor del kolber og glas, der – ligesom arkivalierne – er indlemmet i Dansk Vejhistorisk Samling. Hovedparten stammer fra Vejlaboratoriet, mens der også menes at være udstyr fra såvel Københavns Asfalt Kompagni som andre virksomheder.
- Andre unika: Vejmuseets salgsvarelager, der fylder to pallekasser samt regnskabsbilag for Danmarks Vejmuseum.

Tryksager: Bøger, tidsskrifter, kataloger, trykte kort osv.

Denne del af samlingen er ikke registreret men fyldte, da det var opstillet i vejmu-seets bibliotek på Farø i efteråret 1995, ca. 45 hyldemetre, hvortil kom hen ved 5 meter dubletter. Hvis man regner ca. 100 bind pr. hyldemeter, vil resultatet blive ca. 5.000 bind. De ældste værker er fra midten af 1800-tallet, mens hovedvægten er på 1900-tallet. Hovedparten er overdraget fra Vejdirektoratets bibliotek i Roskilde, og der er indgået større bogsamlinger fra forskellig side.

Samlingens repræsentativitet

Den Vejhistoriske Samlings fordeling på de faglige hovedgrupper fremgår af følgende bruttotabel.

Hovedgruppe	Genstande	Andet ¹	Total
LB: Laboratorieudstyr	114	62	176
KO: Kontorudstyr	10	14	24
MD: Modeller	18	3	21
MÅ: Måleudstyr	63	17	80
KT: Køretøjer	19	1	20
VD: Vejmaskiner	52	0	52
HV: Håndværktøj	207	27	234
SK: Skilte, mv.	206	9	215
LY: Lygter, belysning	29	7	36
EL: Elektriske apparater	14	10	24
MA. Materialer	59	9	68
LG: Lager (2 pallekasser)	20	5	25
UD: Udstillingsplancher	100	1	101
A: Arkiv	0	351	351
T: Tryksager (bøger)	0	63	63
F: Fotos, film, bånd mm.	12	23	35
I alt	923	602	1.525

¹ Dele af flyttekasser m.v.

Samlingens tilstand

Generelt bærer samlingen præg af, at den igennem en række år har været under opbevaring. I forbindelse med etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum vil der være behov for at gennemgå samlingen med henblik på at tage stilling til, hvorvidt og – i givet fald – i hvilket omfang det vil være muligt at kassere dele af samlingen uden at forringe samlingens museale værdi. Da denne gennemgang i et vist omfang vil være bestemt af museets idegrundlag, kan den først foretages, når der er truffet nærmere beslutning om etablering af museet.

Derudover er der behov for, at genstandene, der skal indgå i museet, bliver afrenset, konserveret og stabiliseret – i et vist omfang også restaureret – i samarbejde med museets konserveringsfaglige ekspertise.

Flyttekassernes indhold af arkivalier, fotos og tryksager er velbevaret.

3.2. Andre større samlinger

Ud over den vejhistoriske samling er der en række andre samlinger, først og fremmest materiale, der dokumenterer bro- og tunnelbyggeri, som opbevares forskellige steder, og hvoraf en væsentlig del p.t. ikke indgår i en museums-mæssig sammenhæng. Det er arbejdsgruppens vurdering, at disse samlinger, sammen med den vejhistoriske samling, i varierende grad – afhængig af ejerforhold og museal værdi – kan indgå i Vej- og Bromuseet. I det følgende gennemgås de væsentligste samlinger.

- *Farø*: En samling, der er opbevaret i landfæstet til højbroen på Farø, omfatter opklæbede plancher med tegninger, fotos og tekster, som illustrerer linieføringen, broprojekterne, byggearbejderne og konstruktionsdetaljer i forbindelse med anlæg af Farøbroerne.
- *Lillebælt*: En samling som Farøsamlingen, der er opbevaret i landfæstet til Lillebæltsbroen.
- *Motorvejsbroer og tunneler*: Et stort beretnings-, tegnings-, foto- og videomateriale fra Vejdirektoratets motorvejs-, tunnel- og broprojekter, som p.t. opbevares hos Vejdirektoratet.
- *Øvrige broer*: En samling, der indgår i den vejhistoriske samling, omfatter en mindre samling af anlægstegninger, fotos og modeller af broer fra statslige, amtslige og kommunale vejafdelinger. Det drejer sig om Storstrømsbroen, Den Gamle Lillebæltsbro, Aggersundbroen og Dronning Alexandrines Bro mellem Møn og Sjælland. Derudover er der beretningsmateriale fra restaureringen af Amtmand Hoppes Bro ved Langå, samt arkæologiske og historiske undersøgelser af bl.a. Løvels Bro (middelalderlig).
- *Øresund*: En model af Øresundsbroen samt en mindre samling af fotografiske plancher, der beskriver linieføring, bro- og tunnelprojekt, byggearbejder og en række konstruktionsdetaljer. Materialet er overdraget til og udstillet i Storebælts Udstillingscenter ved Halsskov Odde. Herudover ejer og

opbevarer Øresundsbron en række modeller og andre udstillingsgenstande der kan stilles til rådighed for Danmarks Vej- og Bromuseum.

- *Storebælt*: I Storebælts Udstillingscenter ved Halsskov Odde er der en stor udstilling over Storebæltsforbindelsen. Den omhandler naturmiljøet, linieføringen, bro- og tunnelprojektet, byggearbejder og en række konstruktionsdetaljer. Det er illustreret ved modeller, fotografier, tegninger, dias- og videoshows. Ligeledes er der bevaret en kopi af catwalken, en dekompressionstank, et spindehjul, et dieseltogsæt, en mandskabskabine fra en af boremaskinerne m.m. Materialet ejes af Sund og Bælt, der har stillet det til rådighed for Storebælts udstillingscenter i Korsør, så længe der opretholdes udstillingsaktivitet.

3.3. Vurdering af de eksisterende samlinger

Det er arbejdsgruppens vurdering, at de eksisterende samlinger, hvis bevarelse og sikring udgør et væsentligt formål med etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum, vil udgøre en værdifuld kerne i museet.

Arbejdsgruppen har i sin vurdering bl.a. inddraget de foreløbige resultater fra den museumsfaglige vurdering af den vejhistoriske samling, som Kulturarvsstyrelsen er ved at udarbejde. Arbejdet med vurderingen forventes at være afsluttet i løbet af indeværende år.

På baggrund af en faglig gennemgang af samlingen er det Kulturarvsstyrelsens foreløbige opfattelse, at samlingen i mindre omfang belyser hele infrastrukturens udvikling og betydning for det danske samfund. Ligeledes er det Kulturarvsstyrelsens opfattelse, at samlingen på denne baggrund overvejende kan anvendes til at formidle vejbygningsteknikkens udvikling. I forlængelse heraf vurderer Kulturarvsstyrelsen, at vejbygningsteknik i sig selv er et emne, der vil have vanskeligt ved at opnå en selvstændig statsanerkendelse i henhold til museumsloven.

På baggrund af gennemgangen af de samlinger, der kan tænkes at indgå i museet (jf. afsnit 3.1 og 3.2), er det arbejdsgruppens vurdering, at det faglige felt, som samlingerne dækker, bør udvides og suppleres i forbindelse med etableringen af museet. Vejbygningsteknik er i sig selv et interessant emne, men arbejdsgruppen finder, at det er for smalt et grundlag for et nyt museum. I det følgende kapitel anføres på den baggrund arbejdsgruppens anbefalinger mht., hvordan der kan etableres et bredt og visionært idegrundlag for museet med udgangspunkt i de eksisterende samlinger.

Gennemgangen af samlingerne viser endvidere, at de er forholdsvis pladskrævende. Dermed stilles krav om ganske omfattende udstillings- og magasinfaciliteter. Det kan skønsmæssigt anslås, at udstillingsfaciliteter på 500-1000 m² samt magasinfaciliteter i samme størrelsesorden vil være dækkende. Hvis der sikres lokaler i denne størrelsesorden, vil man kunne udvide og supplere samlingen i årene fremover. Idet samlingerne er sammensat af forskellige former for genstande, kan der tænkes forskellige udstillings- og opbevaringsformer. Fx er de store køretøjer meget pladskrævende, men de er til gengæld mere robuste end fx bøger og kortmateriale og kan dermed opbevares i en uopvarmet hal eller lignende. For den mere sårbare del af samlingerne er det væsentligt, at der sikres opbevaring under betryggende forhold, herunder passende temperatur og luftfugtighed.

Udendørsarealer kan indgå i udstillingerne i forbindelse med et vej- og bromuseum, fx i forbindelse med fremvisning af større maskiner mv. Endvidere vil store udendørsarealer give mulighed for at realisere ideen om en "historisk vej", som Dansk Vejhistorisk Selskab har udviklet. Større udendørsarealer er ikke et egentligt krav i forbindelse med opbevaring af samlingerne, men arbejdsgruppen vurderer, at inddragelse af udendørsarealer væsentligt kan forøge museets muligheder for at kunne fremvise en facetteret og varieret udstilling, der sætter vej- og broområdet ind i en kulturhistorisk ramme.

Spørgsmålet om lokalisering af museet behandles nærmere i kapitel 5.

Kapitel 4 Idegrundlag for Danmarks Vej- og Bromuseum

I den politiske aftale, der danner grundlag for etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum, er det overordnede formål for museet lagt fast. For det første skal de eksisterende samlinger på området bevares for eftertiden, herunder samlingerne fra det tidligere Danmarks Vejmuseum. For det andet er ideen med museet at formidle viden om veje og broers kulturhistoriske betydning.

Med hensyn til den førstnævnte opgave er de fysiske krav til bevaring af samlingen blevet omtalt i det forgående kapitel.

I dette kapitel redegøres der for arbejdsgruppens overvejelser om det overordnede idegrundlag for museet. Arbejdsgruppen har i den forbindelse lagt til grund, at den vejhistoriske samling indgår som en kerne i det nye museum. Endvidere har arbejdsgruppen lagt til grund, at der på nuværende tidspunkt er behov for at fastlægge de overordnede principielle rammer, inden for hvilke museets kommende ledelse kan tilrettelægge arbejdet, så det opfylder målet i den politiske aftale.

4.1. Rammevilkår for Danmarks Vej- og Bromuseum

Et væsentligt rammevilkår for museets virksomhed er de økonomiske midler, som museet kan forvente at disponere over. Målene og retningslinjerne for museets virke må tilpasses de økonomiske realiteter.

Arbejdsgruppen har i sine overvejelser valgt at lægge til grund, at museet i udgangspunktet har rådighed over de midler, der er sikret gennem den politiske aftale suppleret med entreindtægter. I forhold til situationen før den politiske aftale er der tale om et ganske betydeligt løft til området. Men der er dog samtidig tale om forholdsvis begrænsede midler, når der sammenlignes med andre tilsvarende museer, jf. bilag A. Hvis det efterfølgende viser sig, at museet gennem private bidrag får større summer til rådighed, vil mulighederne for at udvikle museets virkefelt blive forøget.

Arbejdsgruppen er af den opfattelse, at der i rammerne for museet bør tages udgangspunkt i den almene opgavebeskrivelse for de statsanerkendte museer. Det vil sige, at museet inden for det område, der er skitseret nedenfor, har ansvaret for indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling. Der henvises i øvrigt til afsnit 6.1, hvor hovedindholdet i museumslovgivningen er gengivet. Når der i det følgende refereres til museets arbejde eller virke, omfatter det således aktiviteter inden for alle de fem områder.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at et levende museum under udvikling må bygge på disse fem søjler. Forudsætningen for en interessant og kyndig formidling af vej-systemets udvikling og bidrag til kulturhistorien er, at den eksisterende samling suppleres gennem indsamling. En sådan indsamling kan blive uden mål og retning, hvis den ikke registreres, bevares og sættes ind i en bredere teknisk og kulturhistorisk sammenhæng. Omvendt kan en ren forskningstilgang, uden tanke for den praktiske formidling, der skal ske til et bredere publikum, let fortabe sig i spidsfindig-

heder og hjørner af historien. Det er derfor vigtigt, at der i etableringen af museet tilstræbes en balanceret og velovervejet tilgang mellem de forskellige søjler med udgangspunkt i et klart idegrundlag.

4.2. Forslag til overordnede sigtelinjer for Danmarks Vej- og Bromuseum

Med udgangspunkt i den vurdering, der er foretaget i kapitel 3, har arbejdsgruppen valgt at foreslå fire sigtelinier for det kommende museums virke. Sigtelinierne tager udgangspunkt i en overordnet vision om, at Danmarks Vej- og Bromuseum skal kunne fortælle danske vejes og broers historie fra oldtid til nutid samt sætte disse anlæg i samfundsperspektiv. De fire sigtelinier er med dette udgangspunkt:

1. At belyse udviklingen i vej- og brobygningsteknik
2. At belyse udviklingen i vejsystemet - vejenes udseende og beliggenhed, trafikale anvendelse samt tekniske indretning og udstyr
3. At belyse vejsektorens historie
4. At belyse veje og broers kulturhistorie og samfundsmæssige betydning

På den ene side er de foreslåede emneområder for museets virksomhed valgt for at sikre kontinuitet og fortsættelse i forhold til den eksisterende vejhistoriske samling. På den anden side er der behov for at udvikle museets aktiviteter til også at omfatte emner, der belyser vejenes betydning for den bredere kulturhistorie. Dette er i sig selv et væsentligt og centralt emne i den historiske udstilling, og det vil endvidere forøge værdien af og interessen for den mere teknisk orienterede del af samlingen. Dertil kommer, at de fire emneområder, efter arbejdsgruppens vurdering, rummer adskillige muligheder for at fortælle væsentlige historier på en formidlingsmæssigt interessant måde.

Sigtelinierne skal ses i sammenhæng med de særlige muligheder, som lokalisering af vej-museet giver for at belyse forskellige sider af vejsystemets bidrag til kulturhistorien. Det er arbejdsgruppens opfattelse, at vej- og bromuseet skal søges lokaliseret i sammenhæng med et andet eller flere andre museer. Dels fordi etablering som et museum uden tilknytning til andre museer kan være økonomisk vanskelig, dels fordi sammenhæng med et eller flere andre museer vil forøge mulighederne for at skabe et attraktivt og udviklingsorienteret museumsmiljø, hvor udviklingen på vej- og broområdet sættes ind i en større sammenhæng.

Sammenhæng med andre museer kan indebære forskellige former for samarbejde. Der kan være tale om et fagligt baseret samarbejde mellem uafhængige museer for at skabe synergi og øge publikumsinteressen, eller der kan være tale om et tættere samarbejde, hvor der er fællesskab om fx billetsalg, museumsbutik, parkeringspladser, toiletfaciliteter, cafeteria m.v. Endelig kan det - som den mest vidtgående form for samarbejde - tænkes, at vej- og bromuseet indgår som en integreret del af et eksisterende museum. Arbejdsgruppen vurderer, at muligheden for at realisere fordele ved samlokalisering vil være størst, hvis det også omfatter egentligt samarbejde om en række funktioner (fx mht. billettering, markedsføring mv.) og fælles faciliteter på relevante områder (fx parkering, cafeteria, toiletfaciliteter). De forskellige muligheder for etablering i sammenhæng med andre museer vil blive be-

handlet nærmere i kapitel 5. I dette kapitel behandles alene lokaliseringen set i sammenhæng med sigtelinierne for museets virke.

I de følgende delafsnit gives der en mere uddybende beskrivelse af de fire hovedfelter i museets virksomhed, som arbejdsgruppen peger på. Tanken er, at disse fire felter skal udgøre kernekompetencen i museets virksomhed. Herudfra kan museet i samarbejde med andre museer og samlinger, forskningsinstitutioner mm. tilrettelægge aktiviteter, som på forskellig måde belyser den gensidige påvirkning mellem museets arbejdsfelter og andre sektorer af samfundet.

4.3. Udviklingen i vej- og brobygningsteknik

Vejenes beliggenhed, anlæg og udformning har været bestemt af transportmidlerne, det trafikale behov, politiske prioriteringer, de økonomiske muligheder, naturgeografien samt den teknik og den indsigt, man gennem tiderne har haft i forbindelse med vejenes anlæg og drift.

Når der ses bort fra de ”selvgroede” veje og stier, som udgjorde en stor del af vejnettet frem til omkring 1800-tallet, har vejene været anlagt og drevet med anvendelse af forskellige redskaber og maskiner og under inddragelse af naturgivne og fremstillede materialer.

Med udgangspunkt i de særlige danske naturgeografiske forhold (ø-rige, hydrologi, geologi mm.) og de særlige konstruktionsmæssige udfordringer, det har stillet, skal vej- og bromuseet arbejde med at dokumentere udviklingen i maskiner, arbejdsredskaber, øvrige tekniske hjælpemidler samt materialer, der har været anvendt ved anlæg og drift af veje og broer i Danmark. Det vil blandt andet sige:

- måleredskaber i forbindelse med anlæg og drift af veje
- konstruktionsteknik for broer og veje
- materialer og materialeflytningsteknik
- afvandingssystemer
- komprimeringsteknik
- belægninger og udlægningsteknik
- laboratorieudstyr
- arbejdsforhold

Udviklingen i disse forhold skal belyses gennem indsamling af genstande, maskiner, arbejdsredskaber, som kan supplere genstandene i den eksisterende samling.

Målet er at sikre, at museet på sigt gennem sin samling kan belyse væsentlige trin i vej- og brobygningsteknikkens udvikling under de særlige danske forhold, herunder i samarbejde med andre institutioner at sikre bevaring og formidling af bygværker, som markerer milepæle i vej- og brobyggeriets udvikling.

4.4. Udvikling i vejsystemet – anvendelse og indretning

Vejnettets placering, udformning og udseende har undergået store forandringer op igennem historien. Udformningen af vejinventaret har bl.a. været teknologisk og økonomisk bestemt mens behovet for forskellige typer af vejudstyr, som afstriber, milesten, lyskryds, rækværk mv., har været bestemt af transportmidlernes udvikling og de vejfarendes behov.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at museet på dette felt, med udgangspunkt i den eksisterende samling, skal indsamle oplysninger og genstande, der kan belyse udviklingen i vejenes beliggenhed, indretning og udstyr. Det vil blandt andet sige genstande, der angiver afstande, skiltning i øvrigt, sikkerhedsudstyr mm. Museets samlinger på dette felt vil blandt andet kunne spejle billedet af trafikomfang og trafikafviklingsmæssige problemstillinger i historien.

Derudover skal museet beskrive og søge at skabe realistiske illustrationer af vejenes trafikale anvendelse, og af hvordan vejene har fremtrådt for brugerne i forskellige relevante epoker samt vise vejnettets historiske udvikling (beliggenhed, kvalitet), samt vej- og brobygningsteknikkens og trafikens indflydelse på vejenes tracering. Et vigtigt initiativ i denne sammenhæng kan være at registrere, sikre og bevare de historiske anlæg, der befinder sig rundt om i det danske landskab, og gennem mærkning, skiltning, information mm. gøre denne del af den danske kulturarv levende, nærværende og relevant for befolkningen.

4.5. Vejsektorens historie

Myndighederne har historisk set haft stor indflydelse på anlæg, drift og vedligeholdelse af veje og broer. Ansvar for en ensartet udformning af vejene og anlæg af bæredygtige broer samt sikring af en tilstrækkelig vedligeholdelse har naturligt ligget hos det offentlige i kraft af, at vejanlæggene har haft karakter af offentlige goder.

Vejsektorens historie, herunder organisering og tilrettelæggelse af det offentlige vejbestyrelsesopgaver set i samspil med udviklingen blandt entreprenørvirksomheder, rådgivende ingeniører, materialefabrikanter og andre leverandører, udgør efter arbejdsgruppens vurdering et tredje vigtigt arbejdsområde for det kommende museum. Opgaverne inden for dette felt omfatter blandt andet:

- vejsektorens ansvarsområder, økonomi og organisering
- belysning af personalhistorien for politikere og markante personligheder inden for vejsektoren
- belysning af, hvordan udviklingen har været mht. bl.a. organisering, produktudvikling mv. inden for entreprenørbranchen, rådgivende ingeniører, materialefabrikanter og andre leverandører.

4.6. Belysning af vejenes kulturhistoriske og samfundsmæssige betydning

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at belysning af udviklingen i vej- og brobygningsteknikken og vejsystemets udvikling, anvendelse og organisering i sig selv og ud fra egne præmisser er et interessant og vigtigt felt inden for kulturhistorien. At mestre dette arbejdsområde er et vigtigt mål og en kerneaktivitet for museet. Men det er samtidig et felt, hvis betydning først foldes ud, når det sættes ind i en større kulturhistorisk sammenhæng.

Som det væsentligste landbaserede transportsystem har vejsystemet på mangfoldige måder virket ind på, og blevet påvirket af, udviklingen inden for andre samfundsområder. Udviklingen på transportområdet har på mange måder været et overset element i forståelsen af udviklingen på en række samfundsmæssige felter.

Adgangen til effektive transportsystemer har gennem historien været af stor betydning for magtens organisering og nationens sammenhæng. Hvor stort et område, centralmagten har kunnet beherske, har været væsentligt betinget af muligheden for effektive troppebevægelser. Men også på det mere civile område har transportsystemet udviklet samkvemmet fra så at sige at omfatte sognets indbyggere til i højere grad at omfatte hele nationen og været medvirkende til udviskning af regionale forskelle og opbygning af en national identitet.

Rejsens og trafikens fortryllelser og fortrædeligheder har været et tema, der gennem tiden har spillet en stor rolle i kunsten også i mere aktuelle kommentarer og reportager. For slet ikke at tale om den rolle rejserne optager i familiernes optegnelser over årets gang, herunder i moderne tid særligt ferieturens forløb og oplevelser. Aflejringen af transportsystemet i folks bevidsthed og i kunsten kunne være et muligt tema for museets virksomhed.

Den moderne byudvikling med bosætning, detalilhandelsmønstre og lokalisering af produktionen er i høj grad betinget af udviklingen i vejtransportsystemet. Arbejdsdelingen mellem virksomheder, og dermed produktionens geografiske opsplitning, som er forudsætningen for vækst og velstand, hviler i høj grad på et effektivt vejtransportsystem. Det er arbejdsgruppens vurdering, at et væsentligt felt for museets virksomhed er at belyse, hvordan vejsystemet har påvirket og været en forudsætning for den geografiske organisering og rumlige opdeling af samfundets aktiviteter.

Det er således arbejdsgruppens opfattelse, at vejsystemets bidrag til den bredere kulturhistorie på de nævnte områder og på en række andre felter også bør inddrages i museets virksomhed. Det er samtidig arbejdsgruppens opfattelse, at denne side af museets virksomhed, i højere grad end museets andre virkefelter, bør ske i et samvirke med andre kulturinstitutioner.

4.7. Museumsfaglige muligheder ved samlokalisering

I arbejdsgruppens arbejde har det som nævnt været overvejet, hvordan etablering i sammenhæng med andre museer/udstillingscentre kan tænkes at bidrage positivt til en integration af museet i en bredere kulturhistorisk sammenhæng. Først og fremmest ved, at samlingerne på eksisterende museer kan spejle og illustrere vej- og bromuseets samlinger og indgå i frugtbart samspil. Derudover ved, at den eksiste-

rende viden og know-how på den forsknings- og formidlingsmæssige side vil komplettere og berige den profil, som vej- og bromuseets ansatte og ledelse bidrager med.

Arbejdsgruppen har, som omtalt mere udførligt i det næste kapitel, nærmere undersøgt placeringen af vej- og bromuseet i tilknytning til:

- Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk
- Storebælts Udstillingscenter på Halsskov Odde ved Korsør
- Danmarks Tekniske Museum i Helsingør

Arbejdsgruppen vurderer, at det er op til den kommende ledelse af museet at beslutte, hvilke faglige områder man i første omgang vil fokusere på, og at det fordrer en nærmere dialog med den lokalitet, der vælges, at udforme det konkrete samarbejde. Derfor er det ikke i detaljer undersøgt, hvilke kompetencer og muligheder de enkelte lokaliteter er i besiddelse af, og på hvilken måde det mere konkret kan tænkes at spille sammen med vej- og bromuseets virkefelt.

På det overordnede plan har arbejdsgruppen for hver lokalitet valgt at pege på nogle af de nuværende aktivitetsområder, som kan være af faglig interesse for det kommende vej- og bromuseum.

Andelslandsbyen Nyvang rummer Nordens største og mest alsidige samling af hestekøretøjer, og der er planer om anlæg af arbejdende værksteder i tilknytning til denne samling. Dette giver særlige muligheder for at belyse sammenhæng mellem transportmidler og vejsystem for hestetrukne køretøjer. Dertil kommer, at Damp-tromleklubben har til huse på Nyvang. Endvidere har Andelslandsbyen Nyvang stor erfaring med at arrangere fuldskalademonstrationer indenfor landbrug og forskellige håndværk, som i formidlingsmæssig sammenhæng vil kunne udnyttes af et vej- og bromuseum.

Med hensyn til Storebælts Udstillingscenter i Halsskov dækker samlingen primært byggeri af den faste forbindelse over Storebælt. Centret råder i den forbindelse over en række bevaringsværdige bromodeller. I sammenhæng med vej- og bromuseet er dette relevant, fordi det i særlig grad karakteriserer de udfordringer, der har været knyttet til dansk vej- og brobygning, som gennem årene har været med til at knytte landet sammen med faste forbindelser. I Korsør findes endvidere et By- og Overfartsmuseum, der viser færgefartens historie over Storebælt, som i visse sammenhænge kan være af særlig interesse for et vej- og bromuseum.

Danmark Tekniske Museum i Helsingør rummer blandt andet en transporthistorisk samling, der omfatter ”bilhistorien” samt adskillige arbejdsmaskiner. Endvidere rummer det den flyvehistoriske samling fra Danmarks Flyvemuseum i Billund samt den redningshistoriske samling fra Museum for Zone-Redningskorpset i Holbæk. Museet vil i særlig grad kunne forbinde den almene tekniske udvikling med udviklingen i arbejdsmaskiner inden for vejområdet samt belyse forhold mellem vejsystem og motoriserede transportmidler.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at de tre forskellige lokaliteter alle åbner mulighed for at varetage en række af de centrale opgaver for et vej- og bromuseum. Ud

over de rent museumsfaglige betragtninger spiller de enkelte lokaliteters tilgængelighed, faciliteter og styringsmæssige forhold mm. ind i vurderingen af, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at placere Danmarks Vej- og Bromuseum. En samlet vurdering af disse spørgsmål er emnet for det følgende kapitel.

Kapitel 5 Lokalisering af Danmarks Vej- og Bromuseum

I dette kapitel redegøres *for det første* for de overvejelser, der har været i 1980'erne og 1990'erne i forbindelse med etablering af et vej- og bromuseum i Danmark. Der foretages en historisk gennemgang heraf.

Derudover opstilles der *for det andet* en række forhold af betydning i forbindelse med beslutning om placeringen af Danmarks Vej- og Bromuseum. Udover de egentlige fysiske museumsfaciliteter foretages der en vurdering mht. organisation, beliggenhed, mulighed for faglig sammenhæng og profil samt økonomi.

For det tredje redegøres der med udgangspunkt i disse overordnede kriterier for arbejdsgruppens overvejelser om etablering af museet.

5.1. Historik

Allerede i 1980'erne var der overvejelser om at etablere et vejmuseum. I den forbindelse indgik naturligt også spørgsmålet om lokalisering. På dette tidspunkt blev det blandt andet vurderet, hvorvidt Hedeland A/S i Hedehusene kunne være en mulighed for lokalisering af et vejmuseum. Der blev på den baggrund udarbejdet projektplaner.

Disse planer blev dog skrinlagt i forbindelse med, at der opstod et ønske om at etablere et samlet transportmuseum for fly, veteranbiler mv. i sammenhæng med Falckmuseet i Billund. Etableringen skulle ske i samarbejde med Kirk Kristiansens Fond ikke langt fra Legoland.

I den forbindelse blev Danmarks Vejmuseum stiftet som selvejende institution af Dansk Vejhistorisk Selskab i 1987. Museet indgik en samarbejdsaftale med Veteranbilmuseet, Falck-museet og Danmarks Flymuseum, og der blev udarbejdet detaljerede projekttegninger. I 1989 ophørte samarbejdet, og Danmarks Vejmuseum blev omdannet til en erhvervsdrivende fond på Farø, hvor det drev et infoteria på et sideanlæg, der tilhørte Vejdirektoratet. I efteråret 1990 påbegyndtes byggeriet af det nye museumshus på 1.500 m² på Farø. Et nyt museum, som udgjorde en tredjedel af det samlede planlagte projekt, blev indviet 12. juli 1991. Byggeriet var finansieret af lån optaget i Nykredit og Møns Bank.

Museet på Farø gik konkurs ved udgangen af 1995. Konkursen skyldtes, at indtægterne ikke stod mål med udgifterne, der blandt andet omfattede store renter og afdrag på museets byggegæld.

Efter konkursen dannede en del af den tidligere bestyrelse Museumsforeningen Danmarks Vejmuseum af 1996, der som første målsætning havde genåbning af Vejmusset på Farø. Dette lykkedes ikke, og foreningen forsøgte herefter at samarbejde med Storebælts Udstillingscenter i Halsskov, hvilket af forskellige årsager heller ikke lykkedes. Ligeledes kontaktede man Ole Sommers Veteranbilmuseum i Nærum med henblik på samarbejde. Kontakten gav dog ikke noget resultat.

Den Vejhistoriske Samling blev flyttet fra Farø i 1996, og efter en række flytninger blev samlingen i 1999 opmagasineret i Holbæk.

I de følgende år blev en række lokaliteter undersøgt. Her kan nævnes Pederstrup Gods på Falster, Hærvejen ved Vojens, Øbjerggård mellem Næstved og Vordingborg, Snedinge Hovedgård ved Holsteinborg, Frilandsmuseet ved Kgs. Lyngby, Øresundsudstillingen ved Tårnby, Storkereden ved Helsingørmotorvejen, Benzondals Gods ved Tåstrup, Rønnebæksholm ved Næstved, en mulighed i Søllerød Kommune m.fl. Et samarbejde med disse steder blev dog ikke gennemført, dels fordi økonomien ikke var på plads, og dels fordi det blev vurderet, at de mulige lokaliseringsmuligheder ikke havde tilstrækkelige udendørsfaciliteter.

Den daværende trafikminister henviste i 1999 Museumsforeningen Danmarks Vejmuseum af 1996 til at etablere museet ved Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Samarbejdet med Danmarks Tekniske Museum blev imidlertid ikke etableret, idet de økonomiske forudsætninger viste sig ikke at være til stede.

Derefter blev Storebælts Udstillingscenter ved Korsør overvejet som et muligt etableringssted. Storebæltskonsortiet har opført en udstillingsbygning i forbindelse med anlægget af den faste forbindelse. I 2000 var der planer om at bygningen skulle sælges og udstillingen nedlægges, og museumsforeningen forsøgte at rejse de nødvendige midler, således at et vejmuseum kunne integreres i et allerede etableret udstillingsmiljø. Dette lod sig imidlertid ikke realisere.

Dansk Vejhistorisk Selskab, der har varetaget administrationen af den vejhistoriske samling kontaktede derefter Holbæk Museum, hvilket imidlertid ikke gav konkrete resultater. Henvendelsen gav imidlertid anledning til, at Dansk Vejhistorisk Selskab undersøgte, hvorvidt Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk kunne blive etableringsstedet for Danmarks Vejmuseum. Dansk Vejhistorisk Selskab er positivt stemt for at etablere museet dér, idet Dansk Vejhistorisk Selskab er af den overbevisning, at stedet honorerer de ønsker, som selskabet har.

5.2. Forhold af betydning i forbindelse med placering af museet

I forbindelse med overvejelserne om lokalisering af museet skal det sikres, at der skabes de bedst mulige rammer for, at museet kan løfte de opgaver, som det er tiltænkt. Det er således nødvendigt at tage udgangspunkt i de krav, som den eksisterende samling stiller, samt i det idégrundlag og formål, der vil ligge til grund for museet, jf. kapitel 3 og 4. Endvidere skal der tages udgangspunkt i de krav, som museumslovgivningen stiller samt arbejdsgruppens vurdering om, at sammenhæng med et andet museum bør tilstræbes. Tilsvarende har de økonomiske konsekvenser og en række andre forhold i forbindelse med forskellige muligheder for lokalisering betydning.

Med udgangspunkt i disse hensyn har arbejdsgruppen valgt at vurdere mulighederne på baggrund af følgende overordnede kriterier:

- Udstillings- og udendørsfaciliteter:
 - Udstillingsfaciliteter: Som omtalt i kapitel 3 bør det tilstræbes, at museet får et udstillingsareal i størrelsesordenen 500 - 1.000 m². Der kan i forbindelse med udstillingerne tænkes forskellige mulig-

- heder: En stor fast udstilling i ét lokale eller flere mindre lokaler med mulighed for én eller flere faste udstillinger samt skiftende særudstillinger. Det præcise behov for udstillingsfaciliteter afhænger således af, hvilken museumsform man tilstræber. Omvendt kan udstillingsformen – når der er truffet beslutning om lokalisering – i et vist omfang tilpasses lokaleforholdene.
- *Magasin og værkstedsfaciliteter:* Et vigtigt tandhjul i ethvert museum er muligheden for at opbevare genstande, der ikke aktuelt skal indgå i udstillingen. Det bør tilstræbes, at der er magasinfaciliteter i umiddelbar nærhed af udstillingen, således at flytteomkostninger ved udskiftningen af udstillingsgenstandene minimeres. Det er lagt til grund, at magasinfaciliteterne bør udgøre ca. 500 – 1000 m². Hvis øvrige samlinger, udover den vejhistoriske samling i Vipperød, inddrages i museet i væsentligt omfang, kan der være behov for yderligere magasinfaciliteter. Der vil være behov for værkstedsfaciliteter fx i forbindelse med renovering af udstillingsgenstande, reparation af maskiner mv. Det vil være hensigtsmæssigt at se dette i sammenhæng med magasinfaciliteterne.
 - *Kontor- og mødelokaler:* Der skal være kontor- og mødelokaler til rådighed for museet, idet disse er nødvendige dels i forbindelse med administrationen, dels i forbindelse med den forskning, som forudsættes gennemført.
 - *Udendørsfaciliteter:* Gode (dvs. tilstrækkelige og velbeliggende) udendørsfaciliteter vil være en betydelig fordel for vej- og bromuseet, jf. kapitel 3. Dette vil bl.a. give mulighed for at fremvise kørende materiel, som kun i begrænset omfang kan fremvises i egentlige udstillingslokaler. Endvidere kan der tænkes etableret historiske anlæg, som kan indgå i udstillingen.
 - *Publikumsfaciliteter:* Udover de egentligt udstillingslokaler er der en række andre publikumsorienterede faciliteter, som skal være til stede. Herunder toiletfaciliteter, cafe/cafeteria og evt. museumsbutik. Disse faciliteter skal – ligesom udstillingslokalerne – være handicapvenlige og præget af god tilgængelighed.
- *Organisation:* De forskellige lokaliseringmuligheder vil være forbundet med forskellige organisationsformer. Der bør derfor foretages en vurdering af organisationsformernes hensigtsmæssighed i forbindelse med museet.
 - *Beliggenhed:* Museets beliggenhed har betydning i forbindelse med muligheden for at tiltrække publikum. En god tilgængelighed, som giver mulighed for et stort publikumsgrundlag, vil således være en fordel for museet.
 - *Faglig sammenhæng:* Som der er peget på i kapitel 4, finder arbejdsgruppen, at museet bør søges lokaliseret i sammenhæng med et andet fagligt beslægtet museum (evt. flere andre museer). Dels fordi der vil være økonomiske fordele forbundet hermed, dels fordi det vil give mulighed for at skabe faglig synergi med andre områder.

- *Økonomi:* De økonomiske udgifter og indtægtsmuligheder forbundet med lokalisering de forskellige steder vil have stor betydning for museets udviklingsmuligheder og levedygtighed. Det er derfor væsentligt at søge at vurdere de økonomiske konsekvenser af forskellige lokaliseringmuligheder.
- *Faglig profil:* Muligheden for at skabe en selvstændig og tydelig faglig profil for et vej- og bromuseum har betydning for museets muligheder for at løfte de opgaver, som det i medfør af trafikaftalen af 5. november 2003 er tiltænkt. Det er derfor vigtigt at inddrage dette element i den samlede vurdering.

5.3. Undersøgte lokaliteter

Arbejdsgruppen har overvejet forskellige lokaliteter i forbindelse med oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum. Idet der lægges vægt på at skabe mulighed for sammenhæng til andre fagligt beslægtede museer, er det valgt at fokusere overvejelserne om nedenstående muligheder.

- Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk.
- Storebælts Udstillingscenter på Halsskov Odde ved Korsør.
- Danmarks Jernbanemuseum i Odense.
- Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

De to førstnævnte muligheder har af egen drift rettet henvendelse til Trafikministeriet og foreslået, at museet etableres i henholdsvis Andelslandsbyen Nyvang og Udstillingscentret ved Korsør. De to sidstnævnte muligheder er efter arbejdsgruppens vurdering relevante alternativer, der bør overvejes nærmere.

Danmarks Jernbanemuseum

På baggrund af kontakt til Danmarks Jernbanemuseum i Odense er det arbejdsgruppens vurdering, at det ikke umiddelbart er realistisk at etablere Danmarks Vej- og Bromuseum ved Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Baggrunden for denne vurdering er, at der ikke i de bygninger, som huser jernbanemuseet i Odense, vil være plads nok til at etablere vej- og bromuseet. Danmarks Jernbanemuseum har tilkendegivet, at man gerne indgår i samarbejde med andre museer, og museet kan således blive en samarbejdspartner for Danmarks Vej- og Bromuseum.

Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk

Andelslandsbyen Nyvang har på eget initiativ kontaktet Trafikministeriet med henblik på at etablere et samarbejde med Danmarks Vej- og Bromuseum. Andelslandsbyen har til formål at formidle andelsbevægelsens historie i perioden fra 1870 til 1950, herunder landsbylivet og gamle håndværk fra samme periode. I andelslandsbyen rummes blandt andet en meget stor samling af hestekøretøjer, og der planlægges etableret arbejdende værksteder i tilknytning hertil. Der er åbent for

publikum i sommerhalvåret. Andelslandsbyen råder over et meget stort areal, hvor der er etableret fuldskalakopier af ældre bygninger.

Storebælts Udstillingscenter ved Korsør

Korsør Kommune har tilsvarende rettet henvendelse til Trafikministeriet og foreslået, at Danmarks Vej- og Bromuseum placeres i Storebælts Udstillingscenter på Halsskov Odde. Det anføres i den forbindelse, at såfremt arbejdsgruppen finder, at Storebælts Udstillingscenter er det rette sted for placering af Danmarks Vej- og Bromuseum, vil fonden, der ejer udstillingsbygningen, arbejde for, at fundatsen for udstillingsbygningen ændres til at omfatte en bred vej- og broudstilling. Storebælts Udstillingscenter rummer i dag en udstilling om Storebæltsforbindelsen. Udstillingen indeholder diverse montere med minimerede størrelser af Storebæltsbroen og fotografier fra arbejdet med etablering af Storebæltsforbindelsen m.m.

Danmarks Tekniske Museum

Trafikministeriet har på baggrund af drøftelser i arbejdsgruppen kontaktet Danmarks Tekniske Museum med henblik på nærmere at undersøge muligheden for lokalisering af museet der.

Ifølge Danmarks Tekniske Museums vedtægter er det museets formål som landsdækkende specialmuseum med hovedvægten på nyere tid at vise teknikkens udvikling og betydning inden for væsentlige områder af samfundet som fx hverdagsliv, videnskab, håndværk og industri, kommunikation, uddannelse og samfærdsel. Et hovedområde er flyvning, luftfart og rumfart. Museet skal gennem indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling inden for sit ansvarsområde virke for sikring af Danmarks kulturarv.

5.4. Vurdering af lokaliseringmuligheder

I det følgende foretages en vurdering og sammenligning af de tre lokaliseringmuligheder, som er gennemgået i det foregående. Vurderingen er baseret på en række oplysninger, som er indhentet fra de tre forskellige muligheder og de oplysninger, som Trafikministeriet har modtaget i forbindelse med besøg på stederne. Disse oplysninger er lagt frem for arbejdsgruppen som grundlag for gruppens vurdering.

Indledningsvis kan det anføres, at arbejdsgruppen finder, at alle tre lokaliseringmuligheder kan være relevante muligheder i forbindelse med etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum. De rummer alle muligheder for etablering af et helårs-åbent vej- og bromuseum inden for de økonomiske rammer, som er til rådighed. Tilsvarende vil alle tre på forskellig vis kunne skabe en museumsfaglig sammenhæng mellem vej- og bromuseet og andre områder. Alle tre steder er – som det vil fremgå af det følgende - forbundet med en række fordele, muligheder og begrænsninger, og det vil i sidste ende være en afvejning af disse, der kan danne baggrund for beslutning om lokalisering.

For så vidt angår *udstillings- og udendørsfaciliteter*, finder arbejdsgruppen, at alle tre muligheder vil kunne skabe rammen for et levende og interessant museum. Der vil alle tre steder være, eller kunne etableres, udstillingsfaciliteter, som opfylder de krav, der stilles. Umiddelbart vil faciliteterne i Korsør være lettest tilgængelige, fordi de allerede på nuværende tidspunkt anvendes til udstilling af materiale om

Storebæltsforbindelsen, mens der ved Danmarks Tekniske Museum i Helsingør og Andelslandsbyen Nyvang vil være behov for ombygning af eksisterende lokaler. Det vil alle tre steder være nødvendigt at anlægge eller leje yderligere magasinfaciliteter. Arbejdsgruppen finder, at disse faciliteter bør etableres i direkte kontakt med museet, og at leje af fjernere beliggende lokaler derfor ikke er en god løsning. Det vil alle tre steder være muligt at sikre gode øvrige publikumsfaciliteter (toiletforhold, cafe mv.) for vej- og bromuseets gæster.

Der er alle tre steder mulighed for at inddrage udendørsfaciliteter i forbindelse med museets arbejde, fx gennem udstilling af større maskiner og køretøjer. Arbejdsgruppen finder, at udendørsarealerne i Andelslandsbyen i Nyvang, som er betydeligt større end de andre steder, vil give en række yderligere muligheder for museet. Blandt andet vil der kunne etableres en historisk vej, som Dansk Vejhistorisk Selskab har peget på, og der vil fx kunne opføres kopier af ældre broer mv., som kan bidrage til at gøre historien levende og nærværende for publikum. Ud fra en samlet betragtning finder arbejdsgruppen således, at mulighederne, for så vidt angår lokaler og udendørsforhold, vil være bedst ved etablering i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang.

For så vidt angår *organisatorisk model* for museet, vil der være tale om vidt forskellige løsningsmuligheder. Ved etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum vil der blive tale om en egentlig integration i det eksisterende museum. Dette vil betyde, at mulighederne for at sikre en faglig integration og sammenhæng til andre områder bliver gode. Tilsvarende vil der være en række økonomiske fordele, fx mht. udgifter til administration og markedsføring, idet museet vil blive fuldt ud integreret.

Ved etablering af museet i Andelslandsbyen Nyvang vil der blive tale om en indpasning i det eksisterende udstillingsmiljø. Andelslandsbyen Nyvang vil være samarbejdspartner i forhold til Danmarks Vej- og Bromuseum, og vej- og bromuseet vil kunne købe ydelser i det omfang og den rækkefølge, som behovene opstår. Administrations-, drifts- og forskningsopgaver vil kunne varetages af et fælles personale, og der vil således være en række økonomiske fordele forbundet med denne model. Danmarks Vej- og Bromuseum vil være en selvstændig institution med egne vedtægter, bestyrelse og ledelse, men vil have en række væsentlige fordele, som knytter sig til samlokalisering med Andelslandsbyen. Denne organisatoriske model forudsætter, at der gennem vedtægter, samarbejdsaftaler mv. er skabt meget klare rammer for, hvordan udgifter, indtægter, forpligtelser, rettigheder mv. skal fordeles.

Såfremt Storebælts Udstillingscenter vælges som etableringssted for Danmarks Vej- og Bromuseum, vil der være tale om, at et eksisterende udstillingscenter skal udvikles til at være et egentligt museum, som dækker bredere. Der er fra Korsør Kommune peget på, at der kan etableres en vis fællesdrift med campingpladsen der ligger i nærheden af udstillingscentret, og at salg og markedsføring kan ske gennem Korsør Turistbureau, men det må i udgangspunktet forudsættes, at administration mv. skal etableres og drives for vej- og bromuseet alene. Der vil således skulle afsættes ressourcer til at opbygge denne del af museet, ligesom det faglige miljø i vid udstrækning skal opbygges fra grunden. Der kan lokalt findes samarbejdspartnere, fx Korsør By- og Overfartmuseum, men det vil næppe i udgangspunktet være relevant at etablere en egentlig fællesdrift.

Ud fra en samlet betragtning i forhold til spørgsmålet om organisation finder arbejdsgruppen, at placering i forbindelse med udstillingscenteret ved Korsør vil gøre museet forholdsvis sårbart. Placering i Nyvang vil – under forudsætning for klare rammer for samarbejde mv. – kunne skabe grundlag for en hensigtsmæssig balance mellem selvstændighed og mulighed for faglig og økonomisk synergi. Placering i Helsingør vil kunne sikre stabilitet og synergi, idet museet integreres i en eksisterende og velfungerende organisation.

For så vidt angår *beliggenhed*, finder arbejdsgruppen, at de tre muligheder har ganske forskelligartede kvaliteter. Ud fra en samlet betragtning vurderes beliggenheden at være på samme niveau. Alle steder har forholdsvis god tilgængelighed, og de er hver for sig forbundet med en række karakteristika, som vil kunne bidrage positivt til museet. Udstillingscenteret ved Korsør har en unik og storslået placering med direkte udsigt til Storebæltsforbindelsen, der i sig selv udgør et centralt monument for den danske vej- og brobygningskunst. Andelslandsbyen Nyvang er placeret naturskønt på et meget stort areal, og Danmarks Tekniske Museum er placeret i byområde med god tilgængelighed. Set i lyset af, at Danmarks Teknisk Museum er placeret i byområde, er tilgængeligheden alt andet lige lidt bedre her, men dette balanceres efter arbejdsgruppens vurdering af de kvaliteter, som de to andre steder har mht. beliggenhed.

For så vidt angår *faglig sammenhæng*, er det i kapitel 4 anført, at arbejdsgruppen finder, at alle tre steder kan give mulighed for at skabe faglig sammenhæng og synergi. I forlængelse heraf finder arbejdsgruppen, at mulighederne på dette område ud fra en samlet betragtning formodentlig vil være bedst ved etablering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum. Ved etablering i Korsør vil der kunne skabes samarbejde med det eksisterende By- og Overfartsmuseum, men det må i udgangspunktet forventes, at Danmarks Vej- og Bromuseum vil skulle etableres som en selvstændig enhed. Dette vil – alt andet lige – give mindre muligheder for faglig synergi, end hvis museets indpasses i et eksisterende fagligt miljø. Ved etablering i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang, vil der være grundlag for synergi med beslægtede arbejdsområder, fx vognsamlingen. Ved etablering i Danmarks Tekniske Museum vil der være tale om indpasning i et eksisterende museumsmiljø, som dækker en række beslægtede områder, hvilket vil give meget gode muligheder både mht. udstilling, forskning, mv.

For så vidt angår de *økonomiske konsekvenser* af de forskellige lokaliseringmuligheder, kan det konstateres, at anlægsudgifterne vil være mindre i forbindelse med etablering i Udstillingscenteret ved Korsør, fordi bygningen umiddelbart vil kunne anvendes til udstillingsformål. Centret ejes af en fond, som har tilkendegivet, at man vil søge at ændre fundatsen for fonden, således at formålsparagraffen tilpasses at omfatte en samlet vej- og broudstilling for hele landet. Der kan dog være behov for modernisering, mindre ombygninger samt - evt. gennem indskydning af et ekstra dæk i udstillingshallen - for at give større udstillingsfaciliteter, hvilket vil være forbundet med omkostninger.

Ved etablering ved Andelslandsbyen Nyvang eller Danmarks Tekniske Museum vil der skulle foretages ombygning af udstillingslokalerne. Omkostningerne hertil vil i sagens natur afhænge af, hvordan lokalerne ønskes indrettet. Andelslandsbyen Nyvang og Danmarks Tekniske Museum har begge oplyst, at omkostningerne til ombygning kan anslås at ligge i størrelsesordenen 3 mio. kr.

Der vil ved alle tre lokaliteter være behov for at anlægge magasin- og værkstedsfaciliteter, hvilket, afhængig af størrelse og indretning, kan anslås at ville koste 3 – 6 mio. kr.

Med hensyn til driftsudgifter for udstillings- og kontorlokaler skønnes det, at udgifterne målt pr. kvadratmeter vil være størst ved etablering i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang (i størrelsesordenen ca. 600 kr. pr. kvadratmeter pr. år) og væsentligt mindre ved etablering et af de to andre steder (i størrelsesordenen ca. 300 kr. pr. kvadratmeter pr. år). For så vidt angår øvrige driftsudgifter, herunder lønudgifter til museumsdrift, forskning, administration, markedsføring mv., må det forventes, at udgifterne vil være størst i forbindelse med Korsør, mindre ved etablering i forbindelse med etablering i Andelslandsbyen Nyvang og mindst ved etablering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum, jf. gennemgangen af organisation i forbindelse med de forskellige muligheder.

Arbejdsgruppen finder ikke, at der på nuværende tidspunkt er grundlag for at foretage en konkret vurdering af indtægtsmulighederne de tre forskellige steder. Mulighederne vil afhænge af museets evne til at tiltrække publikum samt – for så vidt angår etablering ved Andelslandsbyen Nyvang og Danmarks Tekniske Museum – hvilken del af de samlede publikumsindtægter, der tilfalder vej- og bromuseet. Det skal dog bemærkes, at det i denne henseende må betragtes som en fordel, at såvel Andelslandsbyen Nyvang som Danmarks Tekniske Museum allerede i dag har en betydelig publikumsinteresse, som også vil kunne være til gavn for Vej- og Bromuseets indtjeningsmuligheder.

Som det vil fremgå af det følgende kapitel, vurderer arbejdsgruppen, at mulighederne for at kunne opnå privat finansiering vil være størst i forbindelse med indkøb, anlægsprojekter, særudstillinger mv., mens mulighederne for at opnå tilskud til egentlig drift vurderes at være meget begrænsede. På den baggrund vurderes det, at det forhold, at der i Korsør vil være tale om at en række driftsudgifter vil skulle bæres af vej- og bromuseet alene vil gøre økonomien for museet mere sårbar, end tilfældet vil være ved etablering de andre steder. Driftsudgifterne i forbindelse med udstillingslokalerne vil være større i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang end ved Danmarks Tekniske Museum, men det kan muligvis i et vist omfang opvejes af, at det vil være lettere at tiltrække ekstern finansiering til anlæg, særudstillinger mv. til et selvstændigt vej- og bromuseum i Andelslandsbyen Nyvang end til en vej- og brohistorisk afdeling ved Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

På baggrund af overvejelserne om de økonomiske konsekvenser af forskellige lokaliseringer *konkluderer* arbejdsgruppen, at lokalisering af museet vil være mulig alle tre steder inden for den økonomiske ramme, der er givet. Endvidere konstaterer arbejdsgruppen, at det er overordentligt vanskeligt at foretage en samlet afvejning og prioritering på dette område, idet forskellige elementer trækker i forskellig retning. En endelig fastlæggelse af de økonomiske konsekvenser ved lokalisering kan først foretages, når der er truffet beslutning om lokalisering og indledt nærmere forhandling med den valgte lokalitet, idet der på nuværende tidspunkt alene foreligger oversigtlige skøn over udgifterne. På det foreliggende grundlag finder arbejdsgruppen, at en samlet betragtning mht. økonomi leder frem til, at lokalisering i Korsør vil være mindre hensigtsmæssig, og at de økonomiske konsekvenser af lokalisering i henholdsvis Andelslandsbyen og Teknisk Museum vil være på stort set sammenligneligt niveau, idet driftsudgifterne dog alt andet lige må vurderes at ville være lavere ved etablering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum.

For så vidt angår mulighederne for at kunne etablere en klar og *selvstændig faglig profil* for vej- og bromuseet, er det arbejdsgruppens vurdering, at disse muligheder vil være bedst ved etablering i Storebælts Udstillingscenter i Korsør eller Andelslandsbyen Nyvang, hvor museet vil blive etableret som en selvstændig organisation. Ved etablering i Danmarks Tekniske Museum vil der være en risiko for, at profilen bliver mindre synlig og veldefineret, idet der i højere grad vil være tale om en vej- og brohistorisk afdeling end et egentligt vej- og brohistorisk museum. Dette kan muligvis begrænse mulighederne for at løfte de opgaver, som museet i medfør af trafiktalet af 5. november 2003 er tiltænkt, bl.a. fordi det kan blive vanskeligere at opnå privat finansiering til det vej- og brohistoriske område.

På baggrund af gennemgangen af de forskellige områder har arbejdsgruppen søgt at sammenfatte vurderingen af de tre muligheder i nedenstående skema. En sådan vurdering er i sigens natur en forsimplet fremstilling, som ikke giver mulighed for at medtage alle nuancer, men det kan tjene som illustration af de overordnede linier i vurderingen. Det er væsentligt at understrege, at det ikke umiddelbart giver mening at addere de enkelte rækker i skemaet. Som tidligere anført må en endelig beslutning baseres på en afvejning og prioritering af de forskellige elementer og de fordele og ulemper, som de forskellige muligheder indebærer. For nogen vil de økonomiske aspekter måske veje tungest, mens andre vil vælge at lægge vægt på museets udstillings- og udendørsfaciliteter. Tilsvarende kan spørgsmålet, hvorvidt museet skal være et selvstændigt museum eller en integreret del af en andet museum, være afgørende.

	Korsør	Nyvang	Helsingør
Udstillings- og udendørs-faciliteter	++	+++	++
Organisation	+	++	++
Beliggenhed	++	++	++
Faglig sammenhæng	+	++	+++
Økonomi	+	++	++(+)
Faglig profil	+++	+++	+

Som det fremgår af skemaet, leder arbejdsgruppens vurdering frem til, at etablering i forbindelse med Storebælts Udstillingscenter i Korsør ikke kan anbefales som 1. prioritet. Sammenfatningen viser endvidere, at både lokalisering ved Andelslandsbyen Nyvang og Danmarks Tekniske Museum i Helsingør kan være gode muligheder i forbindelse med etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum. Der er tale om meget forskellige muligheder, som bl.a. adskiller sig ved, at der i Andelslandsbyen vil være tale om et selvstændigt vej- og bromuseum, hvor der kan drages nytte af store udendørsarealer, som kan bidrage til at gøre udstillingen levende og nærvæ-

rende. Ved etablering i Danmarks Tekniske Museum vil være tale om integration i et eksisterende museum, hvilket vil give mulighed for en god museumsfaglig sammenhæng med andre områder, men som alt andet lige vil begrænse mulighederne for at give vej- og broområdet en klar og veldefineret profil, fordi der ikke vil blive tale om et egentligt selvstændigt vej- og bromuseum.

Arbejdsgruppen kan anbefale, at der snarest træffes beslutning om lokalisering af Danmarks Vej- og Bromuseum i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang eller Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Efterfølgende bør der indledes forhandlinger med det pågældende sted med henblik på at indgå en aftale om etablering. I kapitel 7 anføres arbejdsgruppens anbefalinger mht. det videre arbejde.

Kapitel 6 Rammer for etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum - lovgivning og økonomi

I de foregående kapitler er væsentlige forudsætninger for etablering af museet gennemgået: De eksisterende samlinger på området, idégrundlaget og det faglige fundament for museet samt muligheder for lokalisering. I dette kapitel redegøres der for lovgivningen på museumsområdet og for de økonomiske rammer for Danmarks Vej- og Bromuseum, der ligeledes udgør væsentlige byggesten i forbindelse med at etablere museet.

6.1. Lovgivning på museumsområdet

Som anført i kapitel 4 anbefaler arbejdsgruppen, at museet etableres, således at det i videst muligt omfang falder inden for museumslovens rammer. Dels fordi museumsloven reflekterer Folketingets krav og ønsker til museer, dels fordi en etablering af Danmarks Vej- og Bromuseum under rammer, der svarer til museumsloven, vil forbedre mulighederne for, at museet på lidt længere sigt kan komme ind under lovens rammer.

I det følgende redegøres for det væsentligste indhold i museumsloven, lov nr. 473 af 7. juni 2001.

Museumslovens formål er ifølge lovens § 1, stk. 1, at fremme museernes virksomhed og samarbejde med henblik på at sikre Danmarks kultur- og naturarv samt adgang til og viden om denne og dens samspil med verden omkring os.

Ifølge lovens § 1, stk. 2, finder loven anvendelse på de statslige museer under Kulturministeriet og på de statsanerkendte museer, der modtager statstilskud efter loven.

Ifølge lovens § 2 er det museernes opgave gennem indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling at:

1. virke for sikring af Danmarks kultur- og naturarv,
2. belyse kultur-, natur-, og kunsthistorien,
3. udvikle samlinger og dokumentation inden for deres ansvarsområde og
4. sikre, at samlinger og dokumentation er til rådighed for forskningen og udbrede kendskabet til forskningens resultater

Lovens § 3 foreskriver, at museerne samarbejder med henblik på fremme af de opgaver, der er nævnt i § 2.

I museumslovens kapitel 6, ”statsanerkendte museer”, er det fastsat, at et museum kan blive statsanerkendt af kulturministeren og tilskudsberettiget med henblik på,

at museet kan indgå med et ansvarsområde i det *landsdækkende museumssamarbejde*, der er nævnt i lovens § 3, jf. ovenfor. Reguleringen er foreskrevet i museumslovens §§ 13ff.

Ifølge § 13, stk. 1, kan kulturministeren statsanerkende et museum som tilskudsberettiget med henblik på, at museet kan indgå med et ansvarsområde i det landsdækkende museumssamarbejde.

I bestemmelsens stk. 2 er det foreskrevet, at såfremt et museum har opnået statsanerkendelse, yder kulturministeren et tilskud til museets drift. Tilskuddet ydes enten efter §§ 15 eller 16 eller efter begge ordninger, jf. nedenfor.

I museumslovens § 14 er der fastsat vilkår, som museet skal opfylde for at *opnå og bevare* tilskud efter §§ 15 og 16.

Det drejer sig om følgende vilkår:

1. Museet skal være kommunalt, amtskommunalt, selvejende, eller det skal ejes af en forening, hvis formål er museets drift. Kulturministeren kan kræve, at museet i videst muligt omfang er administrativt og økonomisk adskilt fra andre institutioner.
2. Museets ansvarsområde og ændringer heri skal godkendes af kulturministeren. Godkendelsen forudsætter, at området er væsentligt og ikke i forvejen er dækket af andre statslige eller statsanerkendte museer.
3. Museets vedtægter skal godkendes af museets hovedtilkudsyder. Museets ansvarsområde skal fremgå af vedtægterne.
4. Museets bestyrelse skal omfatte mindst en repræsentant for de lokale tilskudsgivende myndigheder. Bestyrelsen må ikke være selvsupplerende.
5. Museet skal have et økonomisk grundlag, der gør det muligt at opretholde en rimelig standard.
6. Museet skal have en rimelig museumsfaglig og bygningsmæssig standard.
7. Museets leder skal have en relevant museumsfaglig baggrund og være heltidsbeskæftiget. Museet skal have faguddannet personale, der modsvarer museets hovedansvarsområde.
8. Museet skal deltage i det nationale og regionale samarbejde med andre statslige og statsanerkendte museer. Museet skal udarbejde en arbejdsplan, der indsendes hvert fjerde år til vedkommende museumsråd og kulturministeren samt til museets hovedtilkudsyder.
9. Museet må ikke udskille genstande fra samlingerne til andre end statslige og statsanerkendte museer, medmindre kulturministeren giver tilladelse hertil.

10. Museet skal løbende indberette genstande og dokumentation til enten det kulturhistoriske centralregister eller til det centrale register over kunstværker.
11. Museet skal være tilgængeligt for offentligheden på forud bekendtgjorte åbningstider.
12. Museet skal vederlagsfrit give adgang for skoleelever, der besøger museet som led i undervisningen. Museet skal under hensyntagen til institutionens karakter gennemføre særlige formidlingsindsatser fx rabatorninger, rettet mod børn.
13. Museet skal tilstræbe størst mulig tilgængelighed for personer med handicap.
14. Museet skal årligt indsende budget, regnskab og beretning til museets hovedtilskudsyder samt til kulturministeren.

Ifølge museumslovens § 15, stk. 1, fastsættes tilskud til statsanerkendte museer på grundlag af det ikke statslige tilskud og den på finansloven afsatte bevilling til formålet. Tilskuddet beregnes på grundlag af det seneste reviderede regnskab.

Museumslovens § 15, stk. 2, foreskriver, at der årligt fastsættes et minimum på finansloven for det ikke statslige tilskud til det enkelte museum, som indgår i grundlaget for beregning af det statslige tilskud efter stk. 1, jf. ovenfor. Minimumsgrundlaget har hidtil udgjort mindst 725.000 kr., og vil fra og med 2004 udgøre 1,2 mio. kr. (ekskl. udgifter til formålene nævnt i stk. 3), jf. nedenfor.

6.2. Styringsmæssige rammer for Danmarks Vej- og Bromuseum

Som omtalt i de foregående kapitler er det arbejdsgruppens vurdering, at det ud fra såvel faglige som økonomiske grunde vil være hensigtsmæssigt at lokalisere Danmarks Vej- og Bromuseum i tilknytning til et eksisterende museum. Af kapitel 5 fremgår det, at en lokalisering enten i tilknytning til Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk eller i tilknytning til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør er de to undersøgte lokaliteter, som arbejdsgruppen peger på ud fra de opstillede kriterier.

På Finanslov 2004 er bevillingen til Danmarks Vej- og Bromuseum opført dels som en driftsbevilling på § 28.21.09 og en anlægsbevilling på § 28.12.10. Som udgangspunkt er der dermed kun taget stilling til, at Trafikministeriet har ansvaret for at opgaven løses, men ikke hvordan den tilrettelægges. I disse overvejelser må de særlige kendetegn ved de to lokaliteter inddrages.

I det følgende omtales arbejdsgruppens overvejelser om de styringsmæssige rammer som en lokalisering i henholdsvis Nyvang og Helsingør giver anledning til.

Etablering som selvstændigt museum i Andelslandsbyen Nyvang

I høringssvaret fra Andelslandsbyen Nyvang peges der på, at det blandt andet af faglige grunde, vil være nødvendigt ”at etablere et kommende Vej- og Bromuseum – med landsdækkende forskningsforpligtigelser – som en selvstændig institution med egne vedtægter, bestyrelse og ledelse”.

På baggrund af dette foreslår arbejdsgruppen, at museet etableres som et museum direkte under Trafikministeriet, og at der gennem en samarbejdsaftale fastlægges rammer for fællesskabet med Andelslandsbyen.

For at sikre en tilstrækkelig økonomisk, kulturhistorisk, teknisk og museumsfaglig indsigt i tilrettelæggelsen af museets virksomhed, foreslår arbejdsgruppen endvidere, at den overordnede ledelse af museet skal varetages af en bestyrelse med ansvar overfor trafikministeren og at den daglige ledelse af museet skal varetages af en museumsleder med ansvar over for bestyrelsen. I bilag C har arbejdsgruppen udformet et forslag til vedtægter.

Hvis det besluttes, at museet skal placeres i Andelslandsbyen Nyvang, er det arbejdsgruppens vurdering, at de endelige vedtægter for museet kan ligge klar i løbet af oktober 2004, og at bestyrelsen kan starte sin virksomhed i løbet af efteråret 2004, herunder forhandle en nærmere samarbejdsaftale med Andelslandsbyen. Museumslederen forventes at være udpeget inden udgangen af året, således at museet kan starte sin virksomhed i fuldt omfang i begyndelsen af 2005.

Arbejdsgruppen finder, at det på lidt længere sigt – når vej- og bromuseet er vel-etableret – bør overvejes at ændre rammerne, således at museet bliver en selvejende institution. Dette kan bl.a. være en fordel i takt med, at privatfinansiering hen over årene kan formodes at ville udgøre en stigende del af den samlede finansiering for museet.

Placering i forbindelse med Danmarks Tekniske Museum i Helsingør

I høringsvaret fra Danmarks Tekniske Museum i Helsingør peges der på, at der efter museets opfattelse bør ”skabes en ledelsesmæssig, vedtægtsmæssig og økonomisk integration af et Danmarks Vej- og Bromuseum i Danmarks Tekniske Museum, således at samlingerne indgår integreret”. Endvidere peges der på, at vedtægterne for Danmarks Tekniske Museum i princippet allerede indeholder vej- og broområdet, men at vedtægterne skal tydeliggøres, hvis der træffes beslutning om at placere vej- og bromuseet i Helsingør. Endelig peges der på, at Danmarks Tekniske Museums repræsentantskab kan udvides med repræsentanter for det nutidige og historiske vej- og broområde, og at eksempelvis formanden for Dansk Vejhistorisk Selskab får plads i Danmarks Tekniske Museums bestyrelse.

Besluttes det at placere vej- og bromuseet i tilknytning til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, vil det indebære, at trafikministeren vælger at få løst opgaven med at sikre samlingerne og formidle viden om veje og broers kulturhistoriske betydning, som en del af opgavevaretagelsen på et eksisterende museum. Bevillingsmæssigt vil det formentlig indebære, at de midler, der er afsat til opgaven i kraft af den politiske aftale, frem for at være afsat som en særskilt drifts- og anlægsbevilling på Trafikministeriets område, skal afsættes som en reservationsbevilling på § 28. En sådan ændring kan formentlig indarbejdes på Ændringsforslag til forslag til Finansloven for 2005.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at der i løbet af efteråret vil kunne forhandles en aftale på plads med Danmarks Tekniske Museum, således at vej- og broområdet kan synliggøres som en aktivitet i Danmarks Tekniske Museum i løbet af 2005.

6.3. Økonomisk grundlag for vej- og bromuseet

Den politiske aftale om at etablere et vej- og bromuseum er udmøntet ved, at der på Finansloven for 2004 er indbudgetteret 10 millioner kroner i anlægsmidler i 2004 og 2 millioner kroner i driftsmidler i årene fremover fra 2005.

Der er i 2004 konverteret 0,5 millioner kroner af anlægsmidlerne til driftsmidler. Midlerne er øremærket til at imødekomme Dansk Vejhistorisk Selskabs anmodning om dækning af udgifter til flytning og opbevaring af Den Vejhistoriske Samling samt evt. til ansættelse af en konsulent, der i 2. halvår af 2004 kan bistå Trafikministeriet i arbejdet med etablering af museet.

Privat finansiering

Det er i forbindelse med den politiske aftale forudsat, at der også søges tilvejebragt privat finansiering til museet, jf. forligsteksten angivet på side 5. Arbejdsgruppen har overvejet mulighederne for at supplere det statslige tilskud med tilskud fra fonde, erhvervsvirksomheder og privatpersoner. I forbindelse med overvejelserne har de hidtidige erfaringer fra Dansk Vejhistorisk Selskab i relation til privat finansiering samt generel erfaring med muligheder for privat finansiering været inddraget.

Det er på den baggrund arbejdsgruppens vurdering, at der formodentlig vil være muligheder for at få privat medfinansiering til anlægsaktiviteter, større anskaffelser, sær- og temaudstillinger mv. i forbindelse med museet. Denne form for aktiviteter vil have en karakter, der giver gode muligheder for at skabe balance mellem på den ene side museets behov og på den anden side de behov, som mulige donorer vil have for at sikre et veldefineret og synligt udbytte af de tilskud, der ydes. Vej- og bromuseets arbejdsområde vurderes at ville falde inden for interessefeltet for en række større fonde, erhvervsvirksomheder mv., der kan udgøre potentielle donorer.

I forlængelse heraf vurderer arbejdsgruppen, at mulighederne for at opnå tilskud til egentlig drift, fx lønninger til fast personale, husleje mv., formodentlig vil være meget begrænsede. Dette betyder naturligvis ikke, at muligheden for driftstilskud bør lades fuldstændig ude af betragtning, men fokus i arbejdet med at skaffe privat finansiering bør ligge på de ovenfor anførte områder: anlæg, større anskaffelser, sær- og temaudstillinger mv.

Det er ikke umiddelbart muligt at give et konkret skøn over, hvor mange midler der kan forventes tilvejebragt via privat finansiering. Da arbejdet med at skaffe privat finansiering endvidere må forventes at skulle strække sig over en længere periode – der vil ofte gå 6 – 12 måneder, fra en ansøgning er indleveret, før der foreligger en afklaring af muligheder for finansiering – er det arbejdsgruppens vurdering, at grundbudgettet for etablering af museet bør baseres på det statslige tilskud. Det vil dog være naturligt at lade en forudsat entréindtægt, som bør fastsættes konservativt, indgå i grundbudgettet i forbindelse med etablering af museet. Overslaget over entréindtægterne bør tage udgangspunkt i indtægterne fra tilsvarende museer samt i det forhold, at besøgstallet i de første 1 – 2 år formodentlig vil være påvirket af det forhold, at museet er under etablering og udvikling.

Som illustration kan det anføres, at et årligt besøgstal på fx 10.000 gæster med en entréindtægt på i gennemsnit 30 kr. pr. person vil give en årlig indtægt på 300.000 kr. Et årligt besøgstal på fx 50.000 gæster vil under tilsvarende forudsætning mht.

gennemsnitlig indtægt pr. gæst give en årlig indtægt på 1.5 mio. kr. Til sammenligning kan det oplyses, at det årlige besøgstal på Jernbanemuseet i Odense ligger på ca. 75.000, ca. 55.000 gæster besøger årligt Danmarks Tekniske Museum i Helsingør og ca. 50.000 besøger årligt Andelslandsbyen Nyvang.

Det fremgår af beregningerne, at entréindtægerne kan komme til at udgøre en ganske væsentlig del af de samlede indtægter for vej- og bromuseet set i lyset af, at det statslige driftstilskud udgør 2 mio. kr. pr. år. Tilrettelæggelse af en levende og spændende udstilling, der kan tiltrække publikum, vil derfor have afgørende betydning for museets udviklingsmuligheder. Tilsvarende vil det være afgørende, at der tilrettelægges en målrettet markedsføring, som kan sikre, at publikum gøres opmærksom på museets udstillinger og faciliteter.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at privat finansiering kræver, at der kan præsenteres et konkret og veldefineret projekt, som der søges medfinansiering til. Det betyder, at det videre arbejde med at søge det statslige tilskud suppleret med privat finansiering først kan gå i gang, når der er truffet beslutning om lokalisering, og når den overordnede fastsættelse af idégrundlaget for museet (jf. kapitel 4) er udmøntet i et konkret arbejdsprogram.

Mulighederne for privat finansiering bør derfor indgå som et væsentligt punkt i arbejdsprogrammet. Både i den forstand, at det er en central arbejdsopgave for ledelsen og bestyrelsen af museet og i den forstand, at arbejdsprogrammet skal tilrettelægges således, at det skaber gode muligheder for privat finansiering. Arbejdsprogrammet skal således omfatte grundaktiviteter, som kan finansieres af grundbudgettet, samt en række mulige projekter, udstillinger, anskaffelser mv., som indgår naturligt i programmet, og som kan realiseres i takt med, at de økonomiske muligheder i form af private tilskud realiseres.

Budget

Beslutning om disponering af de midler, der er afsat til anlæg i forbindelse med etablering af museet, skal ses i sammenhæng med beslutningen om lokalisering. Behovet for, og mulighederne i forbindelse med, nyanlæg er således forskelligt, afhængig af, hvilken lokalisering der træffes beslutning om. Det er på den baggrund arbejdsgruppens vurdering, at fastlæggelse af et anlægs- og driftsbudget vil være en af de første meget væsentlige arbejdsopgaver for den kommende bestyrelse og ledelse.

De årlige driftsudgifter vil tilsvarende være afhængige af, hvor museet etableres, jf. kapitel 5. Grundlaget for driftsbudgettet vil være det årlige driftstilskud samt de årlige entréindtægter. Hvis de årlige éntreindtægter i de første år forsigtigt skønnes til 300.000 kr., vil det årlige indtægtsgrundlag være 2.3 mio. kr.

Kapitel 7 Det videre arbejde

I denne rapport er fremlagt arbejdsgruppens forslag og anbefalinger til fremtidige rammer for Danmarks Vej- og Bromuseum. Arbejdsgruppen har peget på to mulige lokaliseringer for et vej- og bromuseum, med hver deres forskellige fordele og ulemper. Det videre arbejde afhænger i nogen grad af, hvilken af de to muligheder, der vælges. I det følgende skitseres arbejdsgruppens overvejelser mht. det videre arbejde. I sagens natur afhænger den nærmere tilrettelæggelse af dette forløb af hvilken lokalitet, der vælges.

7.1. Lokalisering i forbindelse med Andelslandsbyen Nyvang

- 1) Trafikministeriet udformer inden udgangen af oktober 2004 på baggrund af nærmere forhandlinger med Andelslandsbyen og inden for de rammer, der er skitseret i nærværende rapport, et sæt endelige vedtægter for bestyrelsen. Arbejdsgruppen har i bilag C angivet et udkast til vedtægter, der kan danne grundlag for bestyrelsens virke i forbindelse med placering i Andelslandsbyen Nyvang. På baggrund af vedtægterne indkalder Trafikministeriet forslag til medlemmer af bestyrelsen fra de indstillingsberettigede organisationer. Trafikministeren forventes inden udgangen af oktober at udnævne formanden og de øvrige medlemmer af bestyrelsen. Det forventes, at bestyrelsen holder sit første møde umiddelbart herefter.
- 2) Sideløbende hermed sørger Trafikministeriet for, at det nødvendige administrative arbejdsgrundlag (blandt andet etablering af regnskabsvæsen og andre administrative funktioner) tilvejebringes med henblik på, at bestyrelsen kan være operativ primo november 2004.
- 3) Bestyrelsen indleder forhandlinger med Andelslandsbyen Nyvang med henblik på at udforme en samarbejdsaftale mellem Andelslandsbyen Nyvang og institutionen Danmarks Vej- og Bromuseum. Aftalen skal omfatte aftaler om økonomi og øvrige driftsmæssige forhold samt de fysiske rammer for vej- og bromuseet. Aftalen skal foreligge inden udgangen af 2004.
- 4) Bestyrelsen kontakter private organisationer, virksomheder mv. med henblik på at afdække mulighederne for private bidrag til museets aktiviteter. Denne kortlægning er en væsentlig forudsætning for museets budgetlægning i de kommende år.
- 5) Bestyrelsen tager initiativ til overflytning af den vejhistoriske samling til den nye blivende lokalitet for Danmarks Vej- og Bromuseum. I den forbindelse foranstalter bestyrelsen, at museumsmyndige foretager en første gennemgang af materialet med henblik på at vurdere, hvilke dele af den vejhistoriske samling der skal overgå til Danmarks Vej- og Bromuseum. Som en del af dette arbejde tager bestyrelsen initiativ til, at der så hurtigt som muligt etableres de nødvendige opbevaringsfaciliteter til samlingen på museets hjemsted.

- 6) Bestyrelsen udformer stillingsopslag for museumsleder af Danmarks Vej- og Bromuseum med henblik på, at den kommende museumsleder kan ansættes senest pr. 1. januar 2005.
- 7) Bestyrelsen udarbejder en 2-årig arbejdsplan for museet og indsender den til Trafikministeriets godkendelse inden udgangen af 1. kvartal 2005. Arbejdsplanen skal som en vigtig bestanddel indeholde en konkretisering af det idégrundlag, der er skitseret i kapitel 4 samt et budget for museets aktiviteter.

Bestyrelsen kan frem til udgangen af 2004 bruge op til 350.000 kr. af bevillingen til vej- og bromuseet til løsning af de nævnte opgaver, herunder ansættelse af en konsulent til at bistå med museumsfaglige og administrative opgaver.

Gennemføres ovenstående opgaver ifølge planen, er det arbejdsgruppens vurdering, at museet allerede relativt hurtigt i 2005 kan komme i gang med aktiviteterne og sætte sig sine første spor.

7.2. Integration i Danmarks Tekniske Museum i Helsingør

Trafikministeriet og Kulturministeriet indleder i september måned forhandlinger med Danmarks Tekniske Museum i Helsingør med henblik på at indgå en flerårig aftale, som konkretiserer, på hvilken måde intentionerne i den politiske aftale kan opfyldes, og hvilke krav Danmarks Tekniske Museum skal opfylde for at modtage tilskud fra Trafikministeriet til opgavevaretagelsen.

Det er arbejdsgruppens vurdering – under forudsætning af, at der i efteråret 2004 indgås en nærmere aftale – at vej- og bromuseet vil kunne indgå som et synligt element i Danmarks Tekniske Museums aktiviteter i 2005.

Bilag A. Oversigt over en række transportrelaterede museer og fagmuseer

Transportrelaterede museer

Danmarks Tekniske Museum:

1. Beliggenhed: Fabriksvej 25, 3000 Helsingør. Tæt på E 47 og busser.
2. Størrelse: Grundareal udgør 46.000 m². Heraf udgør 14.000 m² af arealet bygninger. Udstillingsarealet udgør pt. ca. 8.000 m². Derudover råder museet over et jordareal på 10.000 m². På dette areal er der en bygning på 3.000 m², der benyttes som magasin.
3. Åbningstider: Tirsdag-søndag kl. 10-17, mandag lukket. I skolernes ferier og på helligdage mandag-søndag kl. 10-17.
4. Billetpriser: I sommerhalvåret (1. maj – 30. september): Voksne (fra 14 år) kr. 65. Barn (4-13 år) kr. 35. Familiebillet (max. 2 voksne og max. 3 børn) 165 kr. Pensionister og studerende kr. 60. Gruppe, voksne (min. 10 pers.) kr. 60. Gruppe, pensionister og studerende (min. 10 pers.) 55 kr. Gruppe, børn (min. 10 pers.) 30 kr. Gruppe skoleklasse (min. 10 elever) gratis adgang. I vinterhalvåret (1. november – 30. april): Voksne kr. 50. Barn kr. 25. Familiebillet kr. 125. Pensionist og studerende kr. 45. Gruppe, voksne kr. 45. Gruppe, pensionist og studerende kr. 40. Gruppe, børn kr. 20. Gruppe, skoleklasse gratis.
5. Publikumsfaciliteter: Cafe med plads til 80 personer, handicaptolet, museumsbutik, stor toiletsektion, skolelokaler til undervisning samt mødelokaler. Derudover råder museet over en restaurant med tilhørende storkøkken, pt. ikke i drift.
6. Udstillinger: Museet er stadig i opbygningsfasen, så museet vil løbende ændre sig. Museet er ved at etablere en zone-redningsstation. Derudover har museet diverse særudstillinger, herunder udstillinger med biler, brandbiler, flyvemaskiner, damptrømler, cykler m.m.
7. Ansatte: 15 årsværk. Heraf 5 i fleks- og skånejobs. Museet er ved at styrke forskningssiden og har i øjeblikket tilknyttet 2 ad hoc forskere og forsøger at besætte en nyere tids inspektørstilling.
8. Besøgstal: Ca. 55.000 besøgende årligt.
9. Økonomi: Omsætningen er 7-8 mio. kr. Overskuddet er 300.000-400.000 kr.
10. Ledelse: Bestyrelsen udpeger en direktør, som har den daglige ledelse af museet. Hans Kongelige Højhed Prins Joachim er protektor for Danmarks Tekniske Museum. Museets bestyrelse består af i alt 16 medlemmer. Be-

styrelsen, der er ansvarlig for museets drift, udpeges af museets repræsentantskab. To bestyrelsesmedlemmer udpeges dog af henholdsvis hjemkommune og af hjemamt, dvs. Helsingør Kommune og Frederiksborg Amt. Et medlem udpeges af Dansk Industri, og tre medlemmer af museets vенеforeninger. Repræsentantskabet, der består af 70-80 medlemmer, har en generalforsamlingslignende funktion.

11. Organisationsform: Danmarks Tekniske Museum er et statsanerkendt, landsdækkende, kulturhistorisk specialmuseum, efter museumsloven, et § 16 museum.

Danmarks Jernbanemuseum:

1. Beliggenhed: Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C. Tæt ved banegårdcenter, rutebilstation og bybusterminal, nord for Odense City.
2. Størrelse: Grundareal udgør 20.000 m². Heraf udstillingsareal 5.000 m². Museet har magasiner i København, Roskilde, Næstved, Kalundborg, Nykøbing Falster, Frederikshavn, Randers, Viborg, Kolding og Odense. Det samlede areal heraf udgør 10.000 m². Der er personale på magasinerne i Roskilde og Randers.
3. Åbningstider: Alle dage kl. 10-16.
4. Billetpriser fra 1. januar 2005: Børn 0-4 år gratis, Børn 5-13 år kr. 20. Voksne kr. 48. Familie kr. 120 (2 voksne og 3 børn). Grupper: ved samlet betaling for 15 eller flere personer gives 25 % rabat.
5. Publikumsfaciliteter: Butik, handicaptoilet, puslerum, legearealer, cafeteria.
6. Udstilling: Forskellige togvogne og færger. Museet har i alt 3 km. tog, heraf er ca. 350 m udstillet. Derudover er der daglige aktiviteter, fx kørsel med minitog, adgang til en række vogne og førerrum, kørselssimulering i stort diesellokomotiv, værksted, souvenirbutik, m.m.
7. Ansatte: 15 årsværk, heraf 3 AC'ere, der har forskningsrelaterede opgaver.
8. Besøgstal: 75.000 besøgende årligt.
9. Økonomi: Museets samlet omsætning er 13 mio. kr. Heraf modtager museet 8 mio. kr. fra DSB og Banedanmark. Museet indgår i DSB's regnskab. Museet har ingen egenkapital. Museet modtager private tilskud, der anvendes til særlige formål.
10. Ledelse: Museet er en integreret del af DSB. Museets daglige leder er chef Poul Thestrup, der referer til en chef i DSB. Museet har en bestyrelse med 7 medlemmer. Bestyrelsen har ikke et juridisk ansvar, men yder faglig rådgivning til den daglige leder. Formanden for bestyrelsen er efter vedtægterne den administrerende direktør i DSB eller en repræsentant herfor. Be-

styrelsens næstformand er fra Banedanmark. Museets daglige leder deltager i bestyrelsesmøderne.

11. Organisationsform: I og med de største bidragsydere er DSB og Banedanmark, er museet en integreret del heraf. Museet indgår i DSB's regnskab. Den daglige leder af museet refererer til chefen i DSB.

Fagmuseer - eksempler

Post & Tele Museum:

1. Beliggenhed: Købmagergade 37, Postboks 2053, 1012 København K. Midt i centrum af København, tæt på butikker og transportmidler.
2. Størrelse: Ca. 5.000 m² fordelt på 2 adresser. Udstillingsarealet udgør 3.000 m². Derudover findes der magasiner på en snes adresser i Danmark.
3. Åbningstider: Tirsdag-lørdag kl. 10-17, Onsdag kl. 10-20, Søndag kl. 12-16. Mandag lukket.
4. Billetpriser: Voksne kr. 30. Studerende og pensionister kr. 15. Børn under 12 år gratis adgang. Ansatte i Post Danmark A/S og TDC A/S gratis adgang. Skoler gratis adgang. Grupper over 10 personer kr. 14 pr. person. Onsdag gratis adgang. Herudover er museet med i en række rabatordninger: Copenhagen Card (gratis adgang for kortholder), TDM kort (gratis adgang for kortholder), Club Lorry (1/2 pris).
5. Publikumsfaciliteter: Cafe Hovedtelegraf, butik, handicaptoliet, elevator til alle etager, pusleplads, børnetoiletter, letvægtsstole til at tage med rundt (kan slås sammen), mulighed for at låne kørestole og klapvogn. Hertil kommer aktiviteter for børn, såsom værksted med computere, hvor man kan spille og lære at lave sin egen hjemmeside, skrive med pen og blæk, starte sin egen frimærkesamling og prøve post- og teleuniformer.
6. Udstillinger: Museet arrangerer særudstillinger med grundlag i særligt tema. Fx udstilling omkring den første telegraflinie, udstilling omkring kærlighedsbudskaber i form af breve, e-mails, chats og sms, og udstilling om Nordens ældste postvej.
7. Ansatte: Der var den 31. december 2003 14 fuldtidsansatte (heraf 1 mag. art. og 6 cand. mag.'er) og 20 deltids- eller tidsbegrænsede ansatte (heraf 13 studerende). Alt efter projekternes karakter indgår disse medarbejdere med vekslende hyppighed i forskningsrelaterede arbejdsopgaver. Museet har derudover en ph.d.-stipendiat tilknyttet (finansieret i samarbejde med Handelsskolen og Forskerskolen).
8. Besøgstal: I 2003 145.000 årligt besøgende.
9. Økonomi: I 2003 udgjorde museets driftstilskud fra stiftere m. fl. 19,5 mio. kr. Hertil kom en egenindtjening på 1,5 mio. kr. Museet havde intet overskud.

10. Ledelse: Museets øverste organ er en bestyrelse med 8 medlemmer. Post Danmark A/S og TDC A/S udpeger 6 medlemmer til bestyrelsen. Direktionen udgøres af fondens administrerende direktør, mag. art. Birgitte Wistoft.
11. Organisationsform: En fond stiftet af Post Danmark A/S og TDC A/S.

Told og Skat Museet:

1. Beliggenhed: Dahlerup Pakhus, Langelinie Allé 21, København Ø. Tæt på S-togsstation og bus. Med udsigt over vandet.
2. Størrelse: Grundareal udgør 800 m². Heraf udstillingsareal 400 m². Magasin areal 400 m².
3. Åbningstider: Mandag, onsdag, torsdag og fredag kl. 12-15 samt første weekend i hver måned.
4. Billetpriser: Gratis adgang.
5. Publikumsfaciliteter: Ingen cafe på museet, men en del spisesteder og cafeer i det nærliggende område. Museet er handicapvenligt og har handicap toilet.
6. Udstilling: Udstilling om toldvæsenets virke samt skattevæsenet i både tiden før og efter sammenslutningen af de to institutioner.
7. Ansatte: 3 ansatte. Heraf deltager 2 ansatte i museets forskningsvirksomhed.
8. Besøgstal: Ikke oplyst.
9. Økonomi: Museet er en del af ToldSkat. Museet modtager ikke private tilskud. ToldSkat Nordsjælland, region Hillerød, administrerer museets drift.
10. Ledelse: Museets øverste leder er regionschefen, region Hillerød. Der er en styregruppe på 5 medlemmer, som varetager museets interesser. Museet har en daglig leder.
11. Organisationsform: Museet er administrativt underlagt ToldSkat Nordsjælland, region Hillerød.

Bilag B. Oversigt over udenlandske vej- og bromuseer

Nordiske vej- og bromuseer

Norsk vegmuseum

Norsk Vegmuseum er en del af Statens Vegvesen med ansvar for at bevare, forske i og formidle viden om veje og vejtrafik samt genstande og maskiner, der belyser norsk vejbygning gennem tiderne. Vegmuseet ligger ved Hunderfossen i Gudbrandsdalen ca 20 km nord for Lillehammer. Vegmuseet blev åbnet i 1992 og omfatter en museumsbygning med indendørs udstilling, foredragssal, museumskiosk og kontorer samt et meget stort udendørsområde, hvortil der er flyttet flere bygninger (og en bro) af vejhistorisk interesse foruden maskiner og udstyr. Der sker en fortsat udbygning af det udendørs område. Værdien af hele museet er i 1990 opgjort til ca. 90 mio. norske kroner. Udover lønninger til de 16 fastansatte personer koster museets virksomhed årligt ca. 11 mio. norske kroner. Både investering og driftsudgifter afholdes af Statens Vegvesen, og adgang til museet er gratis. Alle medarbejdere ved Statens Vegvesen har pligt til i rimeligt omfang at stå til rådighed for museumsarbejdet, og der er i den forbindelse etableret et kontaktnet bestående af en museumsansvarlig kontaktperson i hvert fylke. Norsk Vegmuseum har endvidere ansvaret for en landsdækkende bevaringsplan for veje, broer og vejrelaterede kulturminde, heriblandt hestekøretøjer og deres kulturhistorie.

Vägverkets Museum i Sverige

Vägverkets museum er etableret af Statens Vägverk, som allerede i 1940'erne begyndte indsamlingen af vejhistoriske effekter. Disse blev opbevaret i en tidligere "vægstation" i Kjula ved Eskilstuna. I 1991 – i forbindelse med det svenske statslige vejvæsens 150 års jubilæum – åbnedes museet i den nybyggede "Pylonen", en tilbygning til Vägverkets hovedkontor i Borlänge. Museets opgave er at indsamle, istandsætte og formidle viden om maskiner og redskaber samt at registrere ældre veje og broer i samspil med det antikvariske system. Hertil kommer dokumentering af vejenes historie. Museets budget er på knap 3 mio. svenske kroner, der betales af Vägverket. Der er som i Norge ingen entrebetaling.

Mobilia Bil- och Vägmuseum i Finland

Museet er oprindeligt grundlagt af en række organisationer inden for vej- og trafiksektoren i Finland i 1970. I 1974 blev det inddraget i Väg- og Vattenbyggnadsverket – i dag Vägforvaltningen – der, efter udarbejdelse af en række undersøgelsesrapporter, grundlagde det officielle museum i 1980 som en del af Vägforvaltningen. I 1992 åbnedes så det nuværende museum i Kangasala ca. 20 km fra Tammerfors. Dette museum er en sammenslutning af Vägforvaltningens museum og et bilmuseum og fungerer juridisk som en stiftelse. Opgaven for den vejhistoriske del

af museet er at registrere, restaurere og formidle historiske veje og broer og samtidig belyse vejbygningens historie gennem tiderne med genstandsmateriale, maskiner og erindringsmateriale. Etableringen og udbygningen af museet har hidtil andraget ca. 4.5 mio. Euro, mens museets årlige driftsudgifter er på ca. 0.8 mio. Euro. Udgifterne dækkes for 10% 's vedkommende af entrébilletter - resten ved tilskud. Museet har 10 ansatte.

Islands vejmuseum

Museet er under opbygning som en del af det statslige vejvæsen.

Andre udenlandske vej museer

Der er etableret statslige vej museer i Letland og Litauen, mens Estland har en række historiske effekter og genstande opbevaret, og regner med at etablere et vejmuseum inden for en kort årrække.

Deutsches Strassenmuseum ligger i den gamle fæstningsby Germersheim am Rhein, nord for Karlsruhe. Museet blev grundlagt i 1989 på initiativ af en vejentreprenør. Den første udstilling åbnede i 1990 i et tidligere militært tøjhus fra midten af 19. århundrede. Først i 1995 blev museet anerkendt som Tysklands vejmuseum.

Bilag C. Udkast til vedtægter for Danmarks Vej- og Bromuseum

Kapitel 1: Navn, hjemsted og ressortministerium

§ 1 : Danmarks Vej- og Bromuseum (DVB) er et museum under Trafikministeriet. Museet har hjemsted i Holbæk Kommune.

Kapitel 2: Museets formål, opgaver mv.

§ 2 Museet har som overordnet formål at virke for udbredelse af kendskabet til dansk vej og brobygning. Inden for dette felt er de overordnede sigtelinjer for museets virksomhed:

- at belyse udviklingen i vej- og brobygningsteknik,
- at belyse udviklingen i vejsystemet – vejenes udseende og beliggenhed, trafikale anvendelse samt tekniske indretning og udstyr,
- at belyse vejsektorens historie,
- at belyse vejenes kulturhistoriske og samfundsmæssige betydning.

§ 3 Museet skal sikre samlingerne fra det tidligere Danmarks Vejmuseum.

§ 4 Museet skal varetage opgaver indenfor indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling af genstande med relation til vej- og brobygningens historie i Danmark.

§ 5 Museet skal indgå i samarbejde og arbejdsdeling med relevante danske og udenlandske museer og institutioner.

Kapitel 3: Trafikministeren

§ 6 Trafikministeren fører tilsyn med Danmarks Vej- og Bromuseum.

Stk. 2. Trafikministeren har sædvanlig instruktionsbeføjelse over for Danmarks Vej- og Bromuseum.

Stk. 3. Trafikministeren kan – hvis ministeren bliver opmærksom på retsstridige forhold, herunder bevillingsstridige forhold – umiddelbart pålægge Danmarks Vej- og Bromuseum at berigtige disse. Tilsvarende kan ministeren umiddelbart pålægge Danmarks Vej- og Bromuseum at iværksætte foranstaltninger, som rigsrevisors kritiske bemærkninger om revisionsspørgsmål, fremsat i en beretning og tiltrådt af statsrevisorerne, måtte give anledning til. Det forudsættes, at ministeren i første omgang tager kontakt til bestyrelsesformanden vedrørende sådanne forhold.

Stk. 4. Danmarks Vej- og Bromuseum skal på begæring stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for trafikministeren.

Kapitel 4: Bestyrelsen

§ 7 Den overordnede ledelse af Danmarks Vej- og Bromuseum varetages af en bestyrelse, som består af en formand og 6 medlemmer.

§ 8 Formanden udpeges af trafikministeren.

Stk. 2. De øvrige medlemmer udpeges af trafikministeren efter følgende retningslinjer:

1 medlem udpeges fra Trafikministeriet,

1 medlem udpeges efter indstilling fra Kulturministeriet,

1 medlem udpeges efter indstilling fra Dansk Vejhistorisk Selskab,

1 medlem udpeges efter indstilling fra Holbæk Kommune/

Andelslandsbyen Nyvang

1 medlem udpeges som repræsentant for vejbestyrelserne,

1 medlem udpeges som repræsentant for entreprenørsiden/

rådgivende ingeniører

Stk. 3. Bestyrelsen beskikkes for 3 år. Bestyrelsesmedlemmer kan genbeskikkes. Såfremt et medlem træder ud af bestyrelsen inden udløbet af en 3-årsperiode, beskikker trafikministeren snarest et nyt medlem for resten af perioden efter reglerne i kapitel 4.

§ 9 Indstillinger til bestyrelsen sker efter reglerne i ligestillingsloven.

§ 10 Bestyrelsen varetager følgende opgaver:

1. Bestyrelsen fastlægger de overordnede mål og generelle retningslinjer for Danmarks Vej- og Bromuseum.
2. Bestyrelsen træffer beslutning om ansættelse af museumslederen, der er bestyrelsens sekretær.
3. Bestyrelsen indsender årsrapporten for Danmarks Vej- og Bromuseum.

§ 11 Bestyrelsen holder normalt møder 3-4 gange årligt. Yderligere møder afholdes, når formanden skønner det nødvendigt, eller når mindst tre medlemmer af bestyrelsen fremsætter ønske herom. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når et flertal af dens medlemmer er til stede. Bestyrelsen træffer afgørelse ved almindelig stemmeflerhed. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende. Der føres protokol over bestyrelsens forhandlinger.

Stk. 2 Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden. Sekretariatsfunktionen for bestyrelsen varetages af Danmarks Vej- og Bromuseum, der tillige afholder udgifterne i forbindelse med bestyrelsens møder, rejser mv.

Stk. 3 Bestyrelsen indkalder museumslederen til bestyrelsesmøderne.

Stk. 4 Honorar til bestyrelsens medlemmer fastsættes af trafikministeren og afholdes af Danmarks Vej- og Bromuseum.

Kapitel 5: Museumsledelsen

§ 12 Danmarks Vej- og Bromuseums daglige ledelse varetages af en museumsleder, der ansættes af Trafikministeriet efter indstilling fra bestyrelsen.

§ 13 Museumslederen har det øverste ansvar for den daglige ledelse og varetager denne under ansvar over for bestyrelsen. Lederen varetager følgende opgaver:

1. Museumslederen er over for bestyrelsen ansvarlig for, at Danmarks Vej- og Bromuseum administreres i overensstemmelse med gældende lovgivning, de for museet gældende administrative bestemmelser og afgørelser, samt kollektive overenskomster og aftaler.
2. Museumslederen repræsenterer Danmarks Vej- og Bromuseum udadtil i det daglige.
3. Museumslederen ansætter og afskediger museets medarbejdere.

§ 14 Museumslederen deltager uden stemmeret i bestyrelsens møder.

Kapitel 6: Finansiering og indtægtsforhold

§ 15 Danmarks Vej- og Bromuseum finansieres af en årlig driftsbevilling på finansloven.

§ 16 Det er hensigten, at en del af museets indtægter søges tilvejebragt via private bidrag og tilskud. Museet kan endvidere modtage midler fra forskningsråd, fonde, tipsmidler og lignende.

Kapitel 7: Regnskabspligt og revision

§ 17 Danmarks Vej- og Bromuseum aflægger regnskab i henhold til lovbekendtgørelse nr. 188 af 18. marts 2001 om statens regnskabsvæsen mv. og revideres i henhold til lov om revision af statens regnskaber m.m. jf. lovbekendtgørelse nr. 3 af 7. januar 1997.

Kapitel 8: Vedtægtsændringer og ikrafttræden

§ 18 Ændringer i vedtægten udarbejdes af bestyrelsen og godkendes af trafikministeren.

§ 19 Vedtægten træder i kraft, når den er underskrevet af bestyrelsesformanden og af trafikministeren.