

Liikenne- ja viestintäalan museotoiminnan järjestäminen

Selvitys malleista joilla turvataan hallinnolliset ja taloudelliset edellytykset alan museoille

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:10

Liikenne- ja viestintäalan museotoiminnan järjestäminen

Selvitys malleista joilla turvataan hallinnolliset ja taloudelliset edellytykset alan museoille

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö

ISBN PDF: 978-952-243-605-4

Helsinki 2020

Kuvailulehti

Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö	24.8.2020
Tekijät	Risto Hakomäki	
Julkaisun nimi	Liikenne- ja viestintäalan museotoiminnan järjestäminen Selvitys malleista joilla turvataan hallinnolliset ja taloudelliset edellytykset alan museoille	
Julkaisusarjan nimi ja numero	Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:10	
Diaari/hankenumero	VN/13417/2019	
ISBN PDF	978-952-243-605-4	ISSN PDF 1795-4045
URN-osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-605-4	
Sivumäärä	149	Kieli Suomi
Asiasanat	Museot, museoesineet, kulttuuriperintö, kulttuuriympäristö, kulttuurihallinto, museotoimi, liikenne, viestintä	
Tiivistelmä	<p>Selvityksessä löydettiin useita vaihtoehtoja liikenteen ja viestinnän alan museoiden ja museokohteiden kestäväälle kehittämiselle hallinnon, talouden, kiinteistönhoidon ja kokoelmapolitiikan näkökulmasta. Väyläviraston hallussa oleville kanavamuseoille löydettiin neuvotteluissa uudet potentiaaliset omistajat ja kuten myös museoalus s/s Saimaalle. Mobilia auto- ja tiemuseon keskeisten kokoelma- ja kiinteistösopimusten osalta hallinnonin ja rahoituksen rakenteita on selvitetty toimeksiannon mukaisesti. Suomen Ilmailumuseon ja Suomen Ilmavoimamuseon yhteistyön tiivistämistä niin hallinnollisesti kuin myös rakennusinvestointien osalta, on neuvotteluissa selvitetty eri osapuolten kesken. Suomen Rautatiemuseon talouden ja kiinteistöstrategian kehittämistä on edistetty eri osapuolten välisissä neuvotteluissa.</p> <p>Selvityksessä otetaan myös kantaa alalla toimivien valtio-omisteisten yhtiöiden yhteiskuntavastuuseen museotoiminnan tukemisessa.</p> <p>Suomen ammatillisen museokentän rakenne muuttui 1.1.2020 voimaan tulleen uuden Museolain myötä. Alueellisen museo- ja kulttuuriympäristötyötä nimettiin tekemään 32 alueellista vastuumuseota ja 17 valtakunnallista vastuumuseota aloitti toimintansa uuden lainsäädännön pohjalta mikä vaikutti osaltaan selvitystyön sisältöön.</p> <p>Liikenteen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden, kiinteistöjen, ympäristöjen ja omaisuuden kokonaisuudesta on neuvoteltu Väyläviraston ja Museoviraston kanssa erityisesti valtion kiinteistöstrategian ja luovutuslain näkökulmasta.</p> <p>Selvityksen loppuun on koottu yhteensä 30 kaikkiin selvityksen osa-alueisiin liittyvää toimenpide-ehdotusta.</p>	
Kustantaja	Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisun myynti/jakaja	Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti: vnjulkaisumyynti.fi	

Presentationsblad

Utgivare	Kommunikationsministeriet	24.8.2020	
Författare	Risto Hakomäki		
Publikationens titel	Ordnande av museiverksamhet inom trafik- och kommunikationsbranschen Utredning om modeller för att trygga de administrativa och ekonomiska förutsättningarna för museerna inom branschen		
Publikationsseriens namn och nummer	Kommunikationsministeriets publikationer 2020:10		
Diarie-/projektnummer	VN/13417/2019		
ISBN PDF	978-952-243-605-4	ISSN PDF	1795-4045
URN-adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-605-4		
Sidantal	149	Språk	finska
Nyckelord	kulturförvaltning, museer, museiväsendet, trafik, kommunikation, museiföremål, kulturarv, kulturmiljö		
Referat	<p>I utredningen presenteras flera alternativ för en hållbar utveckling av museer och museiobjekt inom trafik och kommunikation med tanke förvaltning, ekonomi, fastighetsvård och samlingspolitik. Tack vare förhandlingar hittades nya potentiella ägare till kanalmuseerna och museifartyget s/s Saimaa som båda förvaltas av Trafikledsverket. För bil- och vägmuseet Mobilia utreddes i enlighet med uppdraget strukturerna för förvaltning och finansiering av centrala samlings- och fastighetsavtal. Ett intensifierat samarbete mellan Finlands Flygmuseum och Finlands Flygvapenmuseum såväl administrativt som i fråga om byggnadsinvesteringar har utforskats i förhandlingar mellan olika parter. Utvecklingen av Finlands Järnvägmuseums ekonomi och fastighetsstrategi har planerats i förhandlingar mellan olika parter.</p> <p>I utredningen tas också ställning till det samhällsansvar som de statsägda bolagen inom branschen har när det gäller att stödja museiverksamheten.</p> <p>Finlands yrkesinriktade museifält fick en ny struktur i och med den nya museilagen som trädde i kraft den 1 januari 2015. För det regionala musei- och kulturmiljöarbetet utsågs 32 museer med regionalt ansvar och 17 museer med riksomfattande ansvar. Museerna inledde sin verksamhet utifrån den nya lagstiftningen, vilket inverkade på innehållet i utredningsarbetet.</p> <p>Förhandlingar har förts med Trafikledsverket och Museiverket om ett antal kulturhistoriskt värdefulla objekt, fastigheter, miljöer och egendom, särskilt med tanke på statens fastighetsstrategi och lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet.</p> <p>I slutet av utredningen finns sammanlagt 30 åtgärdsförslag som avser alla delområden i utredningen.</p>		
Förläggare	Kommunikationsministeriet		
Beställningar/distribution	Elektronisk version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Beställningar: vnjulkaisumyynti.fi		

Description sheet

Published by	Ministry of Transport and Communications		24 August 2020
Authors	Risto Hakomäki		
Title of publication	Organising museum activities in the transport and communications sector Report on models for securing the administrative and financial operating conditions for museums in the sector		
Series and publication number	Publications of the Ministry of Transport and Communications 2020:10		
Register number	VN/13417/2019		
ISBN PDF	978-952-243-605-4	ISSN PDF	1795-4045
Website address URN	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-605-4		
Pages	149	Language	Finnish
Keywords	cultural administration, museums, transport, communications, museum artefacts, cultural heritage, cultural environment		
<p>Abstract</p> <p>This study has identified a number of options for the sustainable development of museums and museum sites in the transport and communications sector from the point of view of administration, economy, real estate management and museum collection policy. Through negotiations, new owners have been found for the Finnish Transport Infrastructure Agency's canal museums and for the museum vessel S/S Saimaa. As regards the key collections and real estate contracts of the Automobile and road museum Mobilia, the relevant administrative and financial structures have been examined in accordance with the research assignment. Closer cooperation between the Finnish Air Museum and the Finnish Air Force Museum, both administratively and with respect to construction investments, has been explored in negotiations between the various parties involved. The development of finances and building strategy of the Finnish Railway Museum has also been advanced through negotiations between the concerned parties.</p> <p>In addition, the report takes a position on the corporate social responsibility of state-owned companies operating in the sector when it comes to support for museum activities.</p> <p>The structure of the field of professional museums in Finland changed with the new Museums Act, which entered into force on 1 January 2020. The new legislation designates 32 museums with regional responsibility and 17 museums with national responsibility as carrying out regional museum and cultural environment work, which has had an impact on the content of the study.</p> <p>The collection of sites, buildings, environments and property of cultural importance for transport has been negotiated with the Finnish Transport Infrastructure Agency and the Finnish Heritage Agency, in particular from the perspective of the Government's real estate strategy and the Act on the Right to Transfer State Real Estate Assets.</p> <p>A list of 30 proposals for measures relating to all aspects of the study is provided at the end of the report.</p>			
Publisher	Ministry of Transport and Communications		
Publication sales/ Distributed by	Online version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Publication sales: vnjulkaisumyynti.fi		

Sisältö

1	Museot Suomessa	15
1.1	Museokategoriat.....	15
1.2	Museoiden rahoitus.....	17
1.3	Henkilöstö	18
1.4	Kävijät	19
1.5	Museohallinto	20
1.6	Kokoelmat	21
2	Liikenne- ja viestintäalan museokenttä Suomessa.....	22
2.1	Ammatillisesti hoidetut museot.....	23
2.1.1	Talous.....	24
2.1.2	Kävijät.....	24
2.1.3	Kokoelmat.....	24
2.1.4	Museoverkostot	25
2.2	Ei-ammatillisesti hoidetut museot.....	26
2.2.1	Talous.....	26
2.2.2	Kävijät.....	27
3	Liikenne- ja viestintäalan museot muualla.....	28
4	Valtakunnalliset vastuumuseot	30
4.1	Museolaki ja valtiosuudet	31
5	Ammatilliset liikenteen alan museot.....	35
5.1	Forum Marinum	35
5.1.1	Yleistä.....	35
5.1.2	Kävijät.....	36

5.1.3	Tallennustyö	36
5.1.4	Kokoelmat.....	37
5.1.5	Museon tilat	37
5.1.6	Henkilöstö.....	38
5.1.7	Talous.....	38
5.1.8	Yhteenveto	38
5.2	Mobilia auto- ja tiemuseo	39
5.2.1	Yleistä.....	39
5.2.2	Tallennustyö	40
5.2.3	Kävijät ja näyttelyt.....	42
5.2.4	Kokoelmat.....	43
5.2.5	Museon tilat	45
5.2.6	Henkilöstö.....	45
5.2.7	Talous.....	46
5.2.8	Yhteenveto	46
5.3	Rauman merimuseo	47
5.3.1	Yleistä.....	47
5.3.2	Henkilöstö.....	48
5.3.3	Kokoelmat.....	48
5.3.4	Kävijät.....	49
5.3.5	Talous.....	49
5.3.6	Yhteenveto	49
5.4	Suomen Ilmailumuseo.....	49
5.4.1	Yleistä.....	49
5.4.2	Tallennustyö	50
5.4.3	Hallinnon kehittäminen	51
5.4.4	Sidosryhmäyhteistyö	53
5.4.5	Kävijät.....	56
5.4.6	Kokoelmat.....	56
5.4.7	Museon tilat	58
5.4.8	Henkilöstö.....	59
5.4.9	Talous.....	60
5.4.10	Yhteenveto	60
5.5	Suomen Ilmavoimamuseo.....	62
5.5.1	Yleistä.....	62
5.5.2	Hallinnon kehittäminen	63

5.5.3	Kokoelmat.....	64
5.5.4	Museon tilat	66
5.5.5	Kävijät.....	66
5.5.6	Talous.....	67
5.5.7	Yhteenveto	67
5.6	Suomen merimuseo	68
5.6.1	Yleistä.....	68
5.6.2	Museon tilat	69
5.6.3	Kävijät.....	70
5.6.4	Kokoelmat.....	70
5.6.5	Henkilöstö.....	71
5.6.6	Yhteenveto	71
5.7	Suomen Rautatiemuseo.....	71
5.7.1	Yleistä.....	71
5.7.2	Tallennustyö	72
5.7.3	Sidosryhmäyhteistyö	73
5.7.4	Kokoelmat.....	74
5.7.5	Museon tilat	75
5.7.6	Kävijät.....	76
5.7.7	Henkilöstö.....	76
5.7.8	Talous.....	77
5.7.9	Yhteenveto	77

6 Ammatilliset viestinnän alan museot..... 79

6.1	Mediamuseo Rupriikki	79
6.1.1	Yleistä.....	79
6.1.2	Sidosryhmäyhteistyö	79
6.1.3	Tallennustyö ja kokoelmat	80
6.1.4	Kävijät.....	80
6.1.5	Talous.....	80
6.1.6	Yhteenveto	81
6.2	Postimuseo	81
6.2.1	Yleistä.....	81
6.2.2	Sidosryhmäyhteistyö	81
6.2.3	Hallinnon kehittäminen	82
6.2.4	Tallennustyö	83

6.2.5	Kokoelmat.....	84
6.2.6	Museon tilat	84
6.2.7	Kävijät.....	84
6.2.8	Henkilöstö.....	84
6.2.9	Talous.....	85
6.2.10	Yhteenveto	85
6.3	Päivälehdien museo.....	86
6.3.1	Yleistä.....	86
6.3.2	Museon tilat	86
6.3.3	Kokoelmat.....	87
6.3.4	Kävijät.....	87
6.3.5	Henkilöstö.....	87
6.3.6	Talous.....	87
6.3.7	Yhteenveto	88
6.4	Radio- ja tv-museo Mastola.....	88
6.4.1	Yleistä.....	88
6.4.2	Kokoelmat.....	89
6.4.3	Museon tilat	90
6.4.4	Henkilöstö.....	90
6.4.5	Kävijät.....	90
6.4.6	Yhteenveto	91
6.5	Salon elektroniikkamuseo	91
6.5.1	Yleistä.....	91
6.5.2	Kokoelmat.....	91
6.5.3	Vapaaehtoistyö.....	92
6.5.4	Yliopistoyhteistyö.....	93
6.5.5	Kävijät.....	94
6.5.6	Yhteenveto	94
6.6	Tekniikan museo	94
6.6.1	Yleistä.....	94
6.6.2	Tallennustyö	96
6.6.3	Sidosryhmäyhteistyö	96
6.6.4	Kävijät.....	98
6.6.5	Kokoelmat.....	98
6.6.6	Museon tilat	100
6.6.7	Henkilöstö.....	100

6.6.8	Talous.....	101
6.6.9	Yhteenveto	101

7 Kanavamuseot 103

7.1	Herraskosken kanavamuseo.....	104
7.1.1	Yleistä.....	104
7.1.2	Museon tilat	105
7.1.3	Kävijät ja näyttelyt.....	105
7.1.4	Kokoelmat.....	105
7.1.5	Yhteenveto	105
7.2	Jakokosken kanavamuseo	106
7.2.1	Yleistä.....	106
7.2.2	Museon tilat	107
7.2.3	Kokoelmat.....	107
7.2.4	Kävijät.....	107
7.2.5	Yhteenveto	107
7.3	Saimaan kanavamuseo.....	108
7.3.1	Yleistä.....	108
7.3.2	Museon tilat	108
7.3.3	Kokoelmat.....	109
7.3.4	Kävijät.....	109
7.3.5	Museotoiminnan kehittäminen.....	109
7.3.6	Yhteenveto	110
7.4	Taipaleen kanavamuseo	110
7.4.1	Yleistä.....	110
7.4.2	Museon tilat	111
7.4.3	Kokoelmat.....	111
7.4.4	Kävijät.....	112
7.4.5	Yhteenveto	112
7.5	Varistaipaleen kanavamuseo	112
7.5.1	Yleistä.....	112
7.5.2	Museon tilat	113
7.5.3	Kokoelmat.....	113
7.5.4	Kävijät.....	113
7.5.5	Yhteenveto	114

8	Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet, kiinteistöt, ympäristöt ja omaisuus.....	115
8.1	Yhteenveto	116
8.2	Kanavat.....	117
8.3	Yhteenveto	118
8.4	Majakat ja merimerkit.....	118
8.4.1	Yleistä.....	118
8.4.2	Yhteenveto	119
8.5	Meri- ja sisävesiväylät.....	120
8.5.1	Yleistä.....	120
8.5.2	Yhteenveto	120
8.6	Möljät ja vetoraiteet.....	121
8.6.1	Yleistä.....	121
8.6.2	Yhteenveto	121
8.7	Tiet ja tiesillat	122
8.7.1	Yleistä.....	122
8.7.2	Yhteenveto	123
8.8	Museorautatiet ja rautatiesillat.....	124
8.8.1	Yleistä.....	124
8.8.2	Yhteenveto	125
8.9	Muut kohteet ja aineistot	126
8.9.1	Yleistä.....	126
8.9.2	Yhteenveto	126
8.10	Luotsilaiva s/s Saimaa	127
8.10.1	Yleistä.....	127
8.10.2	Yhteenveto	128
9	Tilanneanalyysi	130
9.1	Museoiden kokoelmatoiminnan kehittäminen	130
9.2	Rahoituspohjan vahvistaminen	131
9.3	Väyläviraston arvokohteet ja kulttuuriympäristöt.....	132
9.4	Arvokohteiden kriteerit.....	133
9.5	Kohteiden ja museoiden luovutukset.....	133
10	Hallinnon ja rahoituksen kehittäminen.....	135
10.1	Hallinnon kehittäminen.....	135

10.2	Kiinteistöjen kehittäminen.....	137
10.3	Ei-ammattillisten museoiden avustukset	137
10.4	Väyläviraston kohteet.....	138
10.5	Yhteenveto	139
11	Toimenpide-ehdotukset	140
12	Selvitykseen osallistuneet henkilöt	146
	Lähteet.....	148

LUKIJALLE

Selvitystyön aikana puhkesi koronapandemia mikä vaikutti jossain määrin työn suorittamiseen sekä tehtiin johtopäätöksiin ja toimenpide-ehdotuksiin. Yli 30 neuvottelutaloudesta suurin osa jouduttiin tästä syystä järjestämään etänä. Tavoitteena oli käydä fyysisesti paikan päällä mahdollisimman monessa selvityksen kohteena olevassa paikassa, mutta tästä jouduttiin osittain luopumaan.

Selvitystyön aikana käydyt neuvottelut olivat luonteeltaan luottamuksellisia. Tästä syystä selvityksestä ei tehdä tarkkoja lähdeviittauksia näihin neuvotteluihin, joten selvityksessä olevat analyysit ja johtopäätökset ovat selvityksen tekijän tulkintoja.

Selvityksessä esitettävät toimenpide-ehdotukset eivät kaikilta osin edusta museoiden ja niiden taustayhteisöjen kokonaisvaltaista näkemystä, vaan ne ovat selvityksen tekijän omia.

Selvityshenkilön asettamisen taustalla ovat olleet muutokset Liikenne- ja viestintäministeriön strategisissa linjauksissa. Ministeriö on aiemmin tukenut liikenne- ja viestintäalan museoita valtionavustuksilla mutta nykyisin ministeriöllä ei ole enää momenttia, josta kyseisiä avustuksia voitaisiin maksaa. Ministeriön johdolla on toiminut Liikenne- ja viestintämuseotyöryhmä, jonka viimeisin toimikausi on päättynyt 31.12.2008 (LVM016:00/2007). Työryhmä on toiminut ministeriön ja liikenne- ja viestintämuseoiden yhteistyöfoorumina, ja se on pitänyt säännöllisesti ajankohtaisiin asioihin keskittyneitä kokouksia. Tämän jälkeen vastaavaa yhteistyötä ei ole ollut, eikä kyseinen työryhmä selvittänyt toiminnan tukemisen tai muun yhteistyön jatkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla Väyläviraston hallinnassa on kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita. Väylävirastosta annettu laki velvoittaa virastoa vaa- limaan ja hoitamaan hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuuriomaisuutta. (Laki Väylävirastosta 862/2009, muut. 936/2018, 2 §).

Väyläviraston hallinnassa oleviin kulttuurihistoriallisesti merkittäviin kohteisiin kuuluu mm. museoteitä, museosiltoja, museorautateitä, rautatiesiltoja ja muita rautatiekohteita, majakoita ja merimerkkejä, museokanavia, kanavamuseoita, muita sisävesikohteita, aluksia ja veneitä, Mobilian rakennuksia ja Suomen Rautatiemuseon rakennuksia. Tehtävä selvitys ei rajoitu vain Väyläviraston hallinnassa oleviin kohteisiin, vaan pitää sisällään liikenne- ja viestintäalan museot sekä kulttuurihistorialliset kohteet laaja-alaisesti.

Väyläviraston tavoitteena on ollut luopua ei-liikennekäytössä olevista kohteista. Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) vuonna 2016 julkaisemissa kiinteistötoimintalinjoissa virasto totesi, että kiinteistötoiminnan tarkoitus on tukea Liikenneviraston ydintehtävien toteuttamista ja strategisten päämäärien saavuttamista. Toimintalinjojen mukaan Liikennevirasto jatkaa sen ydintoiminnalleen välittömästi liittymättömän kiinteistövarallisuuden luovuttamista hallitusti pääasiassa hallinnan siirroilla valtiovarainministeriölle ja maa- ja metsätalousministeriölle. Toimintalinjoissa on otettu huomioon 21.10.2010 annettu Valtioneuvoston periaatepäätös valtion kiinteistöstrategiaksi. Väylävirasto on ottanut huomioon myös valtioneuvoston periaatepäätöksenä hyväksytyssä kulttuuriympäristöstrategiassa (2014–2020) mainitut tavoitetilat.

Väylävirasto on tunnistanut, että erityisesti vesiväylillä on kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistövarallisuutta, jonka säilyttämiskriteerejä on ollut tarpeen selvittää erikseen. Väyläviraston perinnetoimintaryhmä on valmistellut luovutusten etenemissuunnitelmaa.

Lisäksi on muita liikenne- ja viestintäalan museoita, joiden toiminnan rahoittamiseen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ei ole ollut käytettävissä määrärahoja.

Työssä on kuultu Väyläviraston johdolla toimivaa liikennealan museoasioiden yhteistyöryhmää sekä muita asiantuntijoita, jotta kokonaisuuteen vaikuttavat näkökulmat tulisivat otetuksi huomioon laaja-alaisesti.

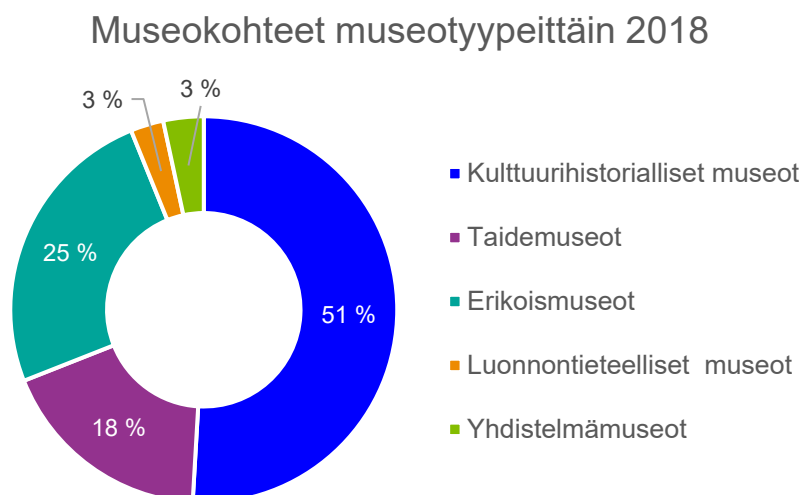
Risto Hakomäki
Toukokuu 2020

1 Museot Suomessa

Museotoiminnan Suomessa katsotaan alkaneen 1800-luvulla J.V.Snellmanin, H.G.Porthanin, J.L.Runebergin ja Elias Lönnrotin kansankulttuuria ja kotiseututyötä kohtaan herättämän kiinnostuksen myötä. Valtion historiallinen museo perustettiin 1893 jonka nimi muuttui uudisrakennuksen avauduttua Suomen kansallismuseoksi vuonna 1916. Suomen itsenäistymisen aikoihin maassa oli yhteensä vajaa 50 historiallista museota ja muutamia taidemuseoita esim. Ateneum joka avattiin vuonna 1888. Museoiden perustamisen kulta-aikaa olivat sotien jälkeiset vuosikymmenet, jolloin eri puolille maata syntyi useita satoja paikallismuseoita sekä suuri määrä johonkin teemaan keskittyneitä erikoismuseoita.

1.1 Museokategoriat

Museot jaetaan ammatillisiin ja ei-ammattillisiin museoihin. Ammatillisia on 154 kappaletta ja ei-ammattillisia n. 700. Ammatilliset museot ylläpitävät hieman yli 300 museokohdetta ja ei-ammattillisten museoiden hoidossa olevia kohteita on n. 1 000.



Lähde: Museotilasto 2018. CC BY 4.0

Kansallisgalleria, Suomen kansallismuseo ja Luonnontieteellinen keskusmuseo LUOMUS ovat valtakunnallisia valtion rahoittamia museoita, jotka ohjaavat osaltaan oman toiminta-alansa museoita.

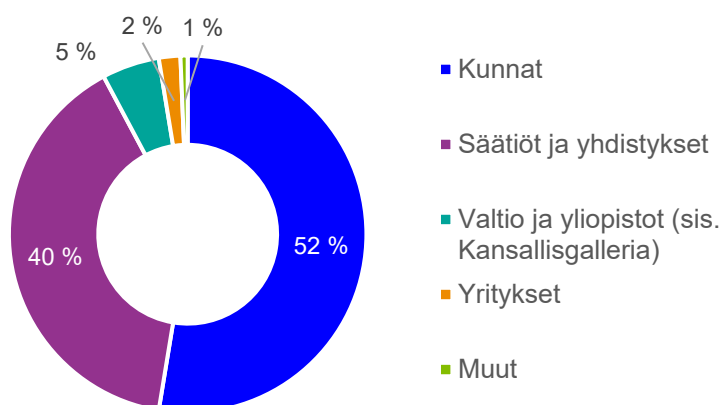
Kansallisgallerian museokohteita ovat Ateneumin taidemuseo, Nykytaiteen museo Kiasma ja Sinebrychoffin taidemuseo. Suomen kansallismuseo puolestaan vastaa Kulttuurien museon, Suomen merimuseon, Seurasaaren ulkomuseon, Olavinlinnan, Hämeen linnan, Hvitträskin, Tamminiemen, Louhisaaren, Langinkosken kalastusmajan ja Vankilamuseon toiminnasta. LUOMUS on tunnettu mm. Helsingin ydinkeskustassa sijaitsevasta Luonnontieteellisestä museosta (Eläinmuseo vuoteen 1995 asti) sekä Kaisaniemen ja Kumpulan kasvitieteellisistä puutarhoista.

Lisäksi Suomessa on 32 alueellista vastuumuseota ja 17 valtakunnallista vastuumuseota.

Alueelliset vastuumuseot ovat asiantuntijoita ja yhteistyökumppaneita alueensa kulttuuriperintöön liittyvissä kysymyksissä. Uudistettu museolaki astui voimaan 1.1.2020. Lain tavoitteet, toiminnan tarkoitus ja valtionosuuden edellytykset uudistettiin. Uudistetun museolain mukaan vastuumuseot korvaavat aiemman maakunta- ja aluetaidemuseojärjestelmän sekä valtakunnallisen erikoismuseojärjestelmän. Alueellisten vastuumuseoiden tehtävät jakautuvat kolmeen osa-alueeseen: alueellisen museotoiminnan edistämistehtävä, kulttuuriympäristötehtävä ja alueellinen taidemuseotehtävä.

Valtakunnalliset vastuumuseot ovat valtakunnallisia asiantuntijoita kukin omalla erikoisalallaan. Näiden museoiden lisäksi toimii omalla erikoisalallaan Sotamuseo, joka on Puolustusvoimien keskusmuseo ja valtakunnallinen sotahistoriallinen erikoismuseo. Sotamuseo on osa Maanpuolustuskorkeakoulua.

Museoiden ylläpitäjät 2018



Lähde: Museotilasto 2018. CC BY 4.0

Paikallismuseoiden ryhmään kuuluu sekä ammatillisia museoita että ei-ammattillisesti hoidettuja museoita. Ammatillisissa museoissa työskentelee vähintään yksi päätoiminen museoammattilinen työntekijä. Lisäksi maassamme on satoja lähinnä yhdistysten ja kuntien ylläpitämiä pääasiassa kesäisin avoinna olevia paikallismuseoita ja kokoelmia.

Suomessa on noin 1 000 muun muassa yhdistysten, säätiöiden, kuntien, yritysten ja yksityishenkilöiden ylläpitämää paikallismuseokohdetta ja kokoelmaa: kotiseutumuseoita, henkilöhistoriallisia museoita, taidemuseoita sekä erilaisia erikoismuseoita. Paikallismuseoita ylläpidetään pääosin sivutoimisesti ja vapaaehtoisvoimin.

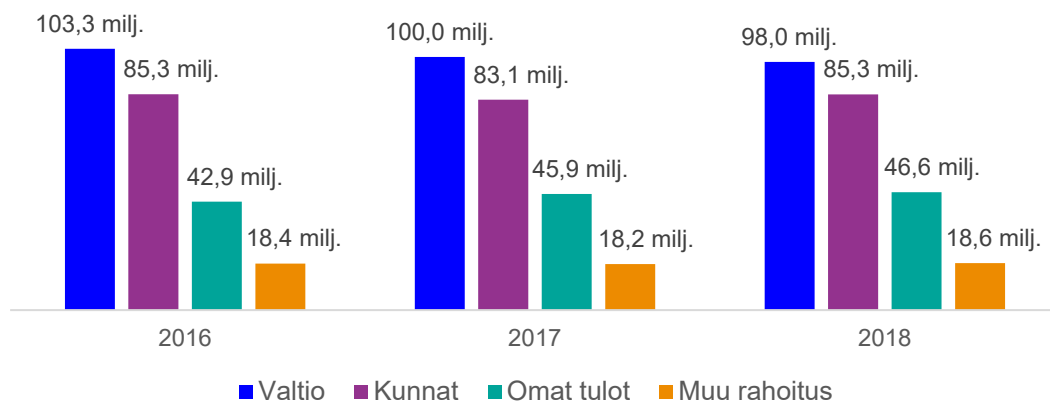
Museovirasto tukee paikallismuseoiden hankkeita avustuksin ja tekemällä yhteistyötä alueellisten vastuumuseoiden kanssa. Museoviraston avustusmääräraha paikallismuseoiden hankkeisiin vuonna 2019 oli 580 000 €. Keskimääräinen myönnetty avustussumma oli 6 105 euroa. Avustusten tavoitteena on tukea paikallismuseoiden kokoelmien ja rakennusten säilymistä, kokoelmien hyvää hallintaa sekä tiedon välittämistä museoiden kokoelmista ja paikallisesta perinteestä. Avustusta voidaan myös myöntää paikallismuseotoiminnan kehittämiseen ja suunnitelmallisuuden edistämiseen.

1.2 Museoiden rahoitus

Ammattillisesti hoidettujen museoiden kokonaisrahoitus vuonna 2018 oli yhteensä 248,5 miljoonaa euroa. Kokonaisrahoitus sisältää valtion ja kuntien museoille suunnatun rahoituksen, museoiden omat tulot sekä muun rahoituksen. Julkinen rahoitus kattoi kokonaisrahoituksesta 73,8 % (valtio 39,5 % ja kunnat 34,3 %). Museoiden kokonaismenojen keskiarvo oli 1 667 486 euroa. Museoiden menoista suurin osa muodostui palkkaus- ja kiinteistömenoista. Nämä kiinteät kulut muodostivat kaiken kaikkiaan 77,2 % kaikista menoista.

Ei-ammattillisten museoiden rahoitusta on selvitetty viimeksi vuoden 2015 valtakunnallisessa tilastokyselyssä. Sen perusteella tähän ryhmään kuuluvien museoiden menot olivat keskimäärin 16 700 € vuodessa.

Museoiden rahoitus 2016–2018

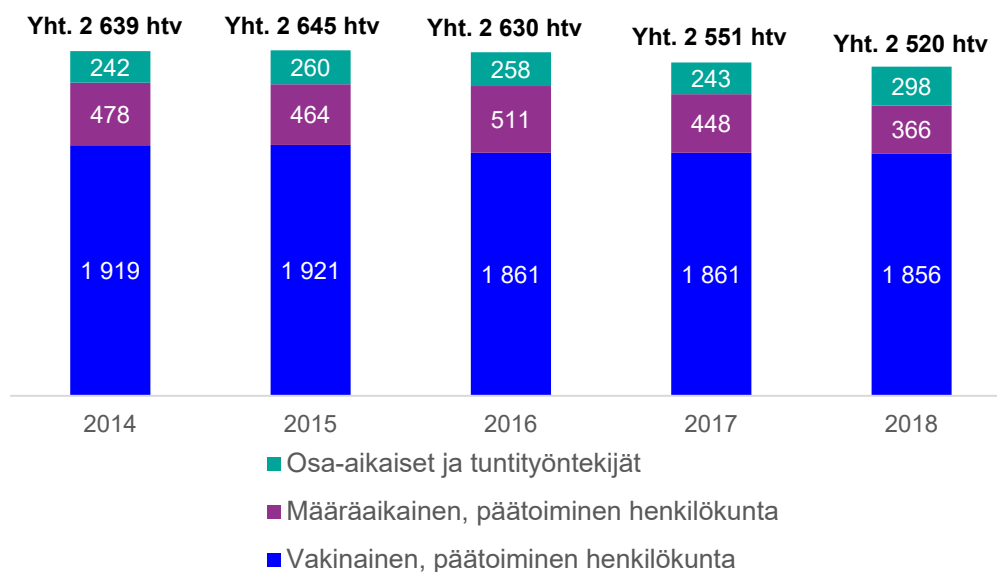


Lähde: Museotilasto 2018. CC BY 4.0

1.3 Henkilöstö

Museoiden henkilökunta henkilötyövuosina oli vuonna 2018 oli 2 520 joista vakituisia ja päätoimisia oli 74 %.

Henkilötyövuosien jakaantuminen vuosina 2014–2018



Lähde: Museotilasto 2018. CC BY 4.0

1.4 Kävijät

Museoiden kävijämäärät ovat kasvaneet vuodesta 2015 alkaen. Vuonna 2019 kävijöitä oli jo 7,64 milj. Museokävijöiden määrän kasvu 2019 tuli erityisesti maksullisista kävijöistä, joiden määrä kasvoi 520 000:lla (15 %) museokäynnillä. Maksullisten kävijöiden kasvun merkittävin tekijä on vuodesta 2015 käytössä ollut Museokortti. Museokortti-kävijöiden osuus maksullisista kävijöistä viime vuonna oli 35 prosenttia.

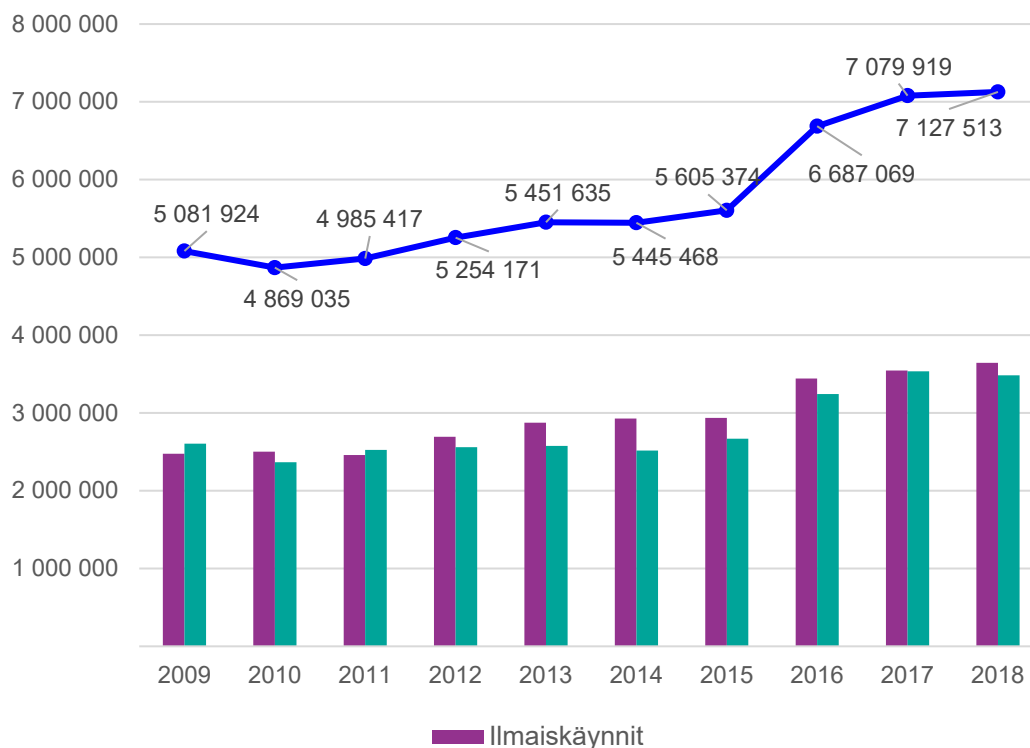
Museot ovat rikkoneet kaikkien aikojen kävijäennätyksensä neljänä peräkkäisenä vuotena. Toukokuussa 2015 Museokortilla pääsi 180 museoon. Nyt kohteita on yli 300 ja verkosto ulottuu Ahvenanmaalta Inariin.

Yli 300 000 suomalaista on hankkinut Museokortin ja sillä on maksettu jo 4,5 miljoonaa museokäyntiä. Samalla museoille on tuloutettu yli 30 miljoonaa euroa. Vuonna 2019 Museokortti tuloutti museoille 9,4 miljoonaa euroa. Suomen museoliitto omistaa FMA Creations Oy:n, joka ylläpitää Museokortti-järjestelmää.

Museoiden yhteenlasketut pääsymaksutulot, eli kertalippu- ja Museokortti-tulot yhteensä ovat kasvaneet 71 prosenttia ja museoiden kokonaiskävijämäärä 41 prosenttia.

Ei-ammattillisten museoiden yhteenlaskettu kävijämäärä oli vuoden 2015 kyselyssä 428 000. Todellinen luku on jonkin verran suurempi koska kaikki museot eivät vastanneet kyselyyn (vastausaktiivisuus 45 %) eli arviolta n. miljoona.

Museokäynnit 2009–2018



Lähde: Museotilasto 2018. CC BY 4.0

1.5 Museohallinto

Museoiden määrän ja ammatillisuuden tason noustessa alkoi opetusministeriö 1960-luvulla kehittää järjestelmällisesti alan hallintoa ja lainsäädäntöä. Vuonna 1972 perustettiin opetusministeriön alainen Museovirasto. Kuitenkin vasta 1988 tuli voimaan ensimmäinen Museolaki, joka määritteli museoiden valtionosuuksien edellytykset. Aluksi laki koski vain tehtävään nimettyjä maakuntamuseoita ja aluetaidemuseoita, joita oli yhteensä 35. Myöhemmin 1990-luvulla laki laajennettiin koskemaan myös valtakunnallisia erikoismuseoita ja muita ammatillisia museoita. Nyt käytössä oleva Museolaki (314/2019) hyväksyttiin 15.3.2019 ja se tuli voimaan 1.1.2020. Museotalan kehittämistä on edistetty myös laajapohjaisesti valmistelluilla museopoliittisilla ohjelmilla, joita on julkaistu 1999 ja 2018.

Museovirasto on opetus- ja kulttuuriministeriön asiantuntijavirastona keskeisessä asemassa Suomen museotalon ohjaamisessa ja tukemisessa. Museoviraston toimintaa

ohjaavat lukuisat lait ja asetukset, mm. Museovirastosta annettu laki (31/1972) ja asetus (119/1992) sekä niiden muutokset.

Keskeisimmät viraston toimialaan liittyvät, aineellisen kulttuuriperinnön suojelua ohjaavat erityislait ovat muinaismuistolaki, laki rakennusperinnön suojelemisesta ja laki kulttuuriesineiden maastaviennin rajoittamisesta. Suojelua koskevia säännöksiä on myös mm. maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä kirkkolaissa. Museovirasto tekee lakien nojalla päätöksiä tietyissä suojelua koskevissa asioissa ja toimii lausunnonantajana asioissa, joissa päätösvalta on muilla viranomaisilla.

1.6 Kokoelmat

Museoiden toiminnan ytimen muodostavat niiden kokoelmat. Suomalaisten ammatillisten museoiden kokoelmissa oli vuonna 2018 yhteensä 5,5 milj. esinettä, 415 000 taideteosta, 15,7 milj. luonnontieteellistä näytettä, 41,6 milj. valokuvaa (sis. Museoviraston kuvakokoelmat) sekä audiovisuaalista aineistoa 47 000 tallennetta. Ei-ammatillisten paikallismuseoiden kokoelmien laajuus on tehtyjen kyselyjen pohjalta arvioitavissa 2–2,5 miljoonaksi esineeksi. Valokuvia niissä arvioidaan olevan useita satoja tuhansia.

Kulttuurihistoriallisista esinekokoelmista on lähes puolet luetteloitu sähköiseen kokoelmanhallintajärjestelmään, taideteoksista 90 % ja valokuvista 15 %. Viime vuosina museot ovat panostaneet voimakkaasti kokoelmien verkkosaatavuuden parantamiseen. Kirjastojen, arkistojen ja museoiden yhteisessä Finna-palvelussa on tällä hetkellä 310 000 museoesinettä ja museoiden arkistojen historiallisia valokuvia 904 000.

<https://museot.finna.fi/>

2 Liikenne- ja viestintäalan museokenttä Suomessa

Viime vuosisata oli Suomen historiassa suurten mullistusten sekä ennennäkemättömän nopean taloudellisen ja teknisen kehityksen aikaa. Maa kehittyi vajaassa sadassa vuodessa maatalousvaltaisesta, köyhästä Venäjän keisarikunnan osasta itenäiseksi, vauraaksi länsimaiseksi teollisuus- ja hyvinvointivaltioksi.

Keskeisessä roolissa Suomen modernisaatioprosessissa ovat olleet liikenneolojen kehitys ja viestintäteknologian läpimurto. Nämä megatrendit näkyvät myös museokentän rakenteessa. Liikenteen ja viestinnän alalle on viimeisen sadan vuoden aikana perustettu lukuisia erikoismuseoita tallentamaan alalla tapahtunutta voimakasta teknologista ja rakenteellista muutosta.

Liikenteen ja viestinnän alan museoita yhdistää se, että niiden kokoelmissa on paljon kookkaita museoesineitä. Rautatiemuseoilla on vetureita ja vaunuja, ilmailumuseoilla ilma-aluksia, vesiliikenteen kulttuuriperintöä tallentavilla museoilla on museoaluksia ja veneitä, auto- ja tiemuseoilla ajoneuvoja ja suuria työkoneita, viestintäalan museoiden tilat puolestaan ovat täyttyneet mm. puhelinkeskuksilla ja painokoneilla. Kokoelmien säilytys vaatii paljon edes minimivaatimukset täyttäviä näyttely- ja varastotiloja mikä aiheuttaa monia muita museoita suurempia kustannuspaineita. Varsinkin liikenteen alan museoita yhdistää myös se, että kaikki museoiden näyttelyissä ja varastoissa olevat esineet eivät ole museoiden itsensä omistamia. Esineistöä on museoiden hallussa erilaisilla laina-, kokoelmanhoito- ja yhteistyösopimuksilla.

Selvityksen tässä osassa kuvataan liikenne- ja viestintäalan ammatillista ja ei-ammattillista museokenttää vain selvityksen kannalta olennaisilta osin. Pääpaino on ammatillisissa museoissa, joiden toiminnasta on saatavissa paremmin tietoja paremmin kuin ei-ammattillisten museoiden. Museoiden toimintaa kuvataan niiden historiallisen taustan, nykytilanteen ja tulevaisuuden strategioiden näkökulmasta.

Kuvauksen lähdeaineistona on käytetty Museoviraston valtakunnallisen erikoismuseon edellytysten täyttymisestä laatimia lausuntoja vuosina 2018–2019, museoiden selvityshenkilölle lähettämiä aineistoja, museoihin tehtyjen vierailujen sekä museoiden kanssa käytyjen neuvottelujen yhteydessä saatuja tietoja ja näkemyksiä, museoiden tekemiä hakemuksia liitteineen uuteen Museolakiin liittyvässä hakuprosessissa 2019 ja valtakunnallisten vastuumuseoiden keväällä 2020 Museoviraston kanssa käymiä Museolain mukaisia neuvotteluita museoiden toiminnan ja talouden suunnitelmista vuosille 2020–2023.

Tärkeänä tausta-aineistona on ollut myös museonjohtaja Kalle Kallion tekemä, vuonna 2012 julkaistu selvitys erikoismuseojärjestelmän tilasta ja tulevaisuudesta sekä selvityksen tekijän kanssa käyty keskustelu. Tämän selvityksen tekijän kollegojen antamat tiedot ja sekä heidän aiemmin muihin tarkoituksiin tuottamansa tietoaineisto Museovirastossa ovat olleet keskeisessä roolissa erityisesti selvityksen valtakunnallisia vastuumuseoita käsittelevän tämän osan kirjoittamisessa.

Tilastollisen analyysin pohjana on ollut Museoviraston keräämän Museotilaston vielä julkistamaton raakadata vuodelta 2019 sekä jo julkistetut viralliset tilastot edeltäviltä vuosilta. Myös opetus- ja kulttuuriministeriön keräämä aineisto vuoden 2020–2023 valtiosuus päätösten pohjaksi on ollut selvityshenkilön käytössä.

Museoiden toiminnasta tehtyjen kuvausten loppuksi on museokohtainen analyttinen yhteenveto, jossa esitellään johtopäätöksiä, toimenpiteitä ja suosituksia kunkin museon toiminnan, hallinnon ja rahoituksen kehittämisen osalta.

2.1 Ammatillisesti hoidetut museot

Liikenne- ja viestintäalalla museotoiminta on jakaantunut samaan tapaan kuin yleensäkin ammatillisiin ja ei-ammattillisiin museoihin. Ammatilliset museot ovat valtakunnallisia vastuumuseoita tai muita ammatillisesti hoidettuja erikoismuseoita, jotka saavat yhtä lukuun ottamatta (Päivälehdessä museo) kaikki Museolain mukaista valtiosuutta.

Museot ovat pääsääntöisesti yksityisiä säätiöpohjaisia erikoismuseoita. Näitä ovat Forum Marinum, Mobilia auto- ja tiemuseo, Postimuseo, Päivälehdessä museo, Rauman merimuseo, Suomen Ilmailumuseo, Suomen Ilmavoimamuseo, Suomen Rautatiemuseo ja Tekniikan museo. Osa museoista toimii kunnallisen ammatillisen museon osana erillisenä museokohteena (Radio- ja tv-museo, Mediamuseo Rupriikki, Salon elektroniikkamuseo, Viestikeskus Lokki). Suomen merimuseo on tässä museojoukossa ainoa valtiollinen museo, joka on osa Museoviraston yhteydessä toimivan Suomen kansallismuseon museoperhettä. Sotahistoriallisia viestimuseoita toimii Hämeenlinnassa Museo Militarian yhteydessä sekä Tikkakoskella Suomen Ilmavoimamuseossa, jossa on ilmapuolustuksen johtamis-, lennonvarmistus- ja viestikalustoa esittelevä Ilmavoimien Viestimuseo. Ahvenanmaalta löytyy vielä Ålands Sjöfartsmuseum/Ahvenanmaan merenkulkumuseo, joka valittiin vuoden museoksi Suomessa vuonna 2016.

2.1.1 Talous

Säätiöiden ylläpitämien liikenne- ja viestintäalan museoiden menoista katettiin vuonna 2018 lakisääteisillä valtionosuuksilla ja harkinnanvaraisilla valtionavustuksilla 25,4 % ja kuntien avustuksilla 14,4 %. Loput n. 60 % koostuivat palvelu- ja myyntituloista 34,2 %, pääsymaksuista 8,5 % ja muista mm. sponsorituloista. Säätiöiden omistamien museoiden kokonaismenojen keskiarvo oli 1 208 820 € (vrt. 1 667 486 € kaikki museot). Säätiöiden museot ovat myös henkilöstöltään pienempiä kuin museot yleensä. Niiden kaikkien henkilötövuosien neljän vuoden keskiarvo oli 2018 tilastossa 14.1 kun keskimäärin se oli 16,5.

Kuntien ja valtion omistamien tämän alan erillisten museokohteiden talouslukuja ei Museotilastoon ole eritelty, joten niitä ei tässä yhteydessä ole mahdollista käsitellä.

2.1.2 Kävijät

Vuoden 2019 Museotilastoon kerättyjen ennakkotietojen perusteella liikenne- ja museot kiinnostivat museoyleisöä. 13 tilastoitua museokohdetta keräsi yhteensä 722 648 kävijää joista 55 % oli maksavia asiakkaita. Museota kohden kävijöitä oli keskimäärin 55 588 henkeä kun kaikissa tilastoiduissa museoissa kävi keskimäärin 23 280 vierailijaa. Ulkomaalaisten kävijöiden osuus oli alle 10 %.

2.1.3 Kokoelmat

Esineitä liikenteen- ja viestinnän alan erikoismuseoilla on vuoden 2018 Museotilaston mukaan n. 85 000 kpl, joista on sähköiseen kokoelmanhallintajärjestelmään luetteloitu 56 000 kpl. Digitaalisia objekteja on julkaistu verkossa 12 000 kpl. Museoiden valokuvakokoelmiin kuuluu lähes miljoonaa kuvaa, joista runsas neljännes on digitoitu ja on verkkoon julkaistu 50 000. Aihepiiriin kuuluvia valokuvia löytyy esineistön tavoin runsaasti myös muiden museoiden ja arkistojen kokoelmista. Suurin kokoelmista on Journalistinen kuva-arkisto JOKA, mikä on osa Museoviraston kuvakokoelmia. Sen kokoelmiin kuuluu yli 13 miljoonaa lehtikuvaa mm. Maaseudun Tulevaisuuden, Kalevan, uutiskuvatoimisto Pressfoton sekä yksittäisten valokuvaajien arkistoista. Suurten kaupunginmuseoiden kuvakokoelmissa on myös paljon lehtikuvia mm. Vapriikissa jossa on Aamulehden 200 000 negatiivin kokoelma.

Liikenne- ja viestintäalan kokoelmia on muillakin museoilla kuin alan erikoismuseoilla. Hevosvetoisia ja moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, polkupyöriä, pienesineistöä ja aihepiiriin liittyviä pukimia löytyy lähes jokaisesta museosta. Esimerkiksi Helsingin kaupunginmuseon alaisuudessa toimii Ratikkamuseo. Vesillä liikkumiseen tarkoitettuja kulkuvälineitä on kokoelmissa myös runsaasti. Suurien kaupunkien museoista löytyy myös

ilmailuhistoriallista aineistoa kuten Helsingin kaupunginmuseosta (lento henkilöstön pukimia) ja Vapriikista (lentokonekokoelma). Turun kaupungin museokeskuksen kokoelmista löytyy mm. vuonna 1922 perustetun turkulaisen Tunturipyörä Oy:n kattavat polkupyörä ja –mopokokoelmat.

Radioita, televisioita, puhelimia, puhelinkeskuksia, lennättimiä, kirjapainovälineistöä ym. viestinnän alan esineistöä on myöskin talletettu useiden alan ulkopuolisten museoiden kokoelmiin. Esimerkiksi Turun museokeskus on tallentanut turkulaista viestintäalan teollisuutta mm. ASA Radio Oy:n tuotantoa.

Eräänlainen hybridimalli ammatillisesta ja ei-ammattillisesta viestintämuseosta on sanomalehti Keski-suomalaisen museo. Se on vuonna 1986 perustettu yritysmuseo, joka tallentaa Keski-suomalaiseen ja sen edeltäjiin liittyvää tietoa painopistealueina kirjapainotoiminta ja sanomalehden valmistus. Museon kokoelmissa on noin 2 600 luetteloitua arkistodokumenttia, esinettä ja valokuvaa. Museon toiminnan ammatillisuudesta pitää huolta Keski-Suomen museo erillisellä palvelusopimuksella.

2.1.4 Museoverkostot

Suomalaiset museot perustivat vuonna 2009 ammatillisten museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:n. Se kehittää ja ylläpitää museoiden valtakunnallista [tallennustyönjakoa](#), koordinoi nykydokumentointihankkeita sekä toimii museoiden kokoelmatyön ammatillisena keskustelufoorumina. TAKO:n toiminta perustuu seitsemään temaattiseen työryhmään eli [pooliin](#), joissa toteutetaan nykydokumentointihankkeita ja kehitetään eri tavoin museoiden kokoelmayhteistyötä.

Poolin 5. Liikenne, viestintä ja matkailu aihealueina ovat sen nimen mukaisesti viestintä, liikenne ja matkailu. Poolin jäsenet ovat näitä eri aihealueita tallentavia ja esittäviä museoita. Poolin toiminta on alusta saakka ollut hyvä yhdistelmä sekä yhteistä nykydokumentointia että kokoelmatyön ja tallennustyönjaon tarkastelua. Poolikokouksissa on keskusteltu yhteisen hankkeen lisäksi laajasti museoiden kokoelmatyöstä ja sen haasteista. Poolikokoukset on pyritty järjestämään eri museoissa, jolloin kokouksien lisäksi on tutustuttu myös isäntämuseon kokoelmiin ja tiloihin, ja näin opittu tuntemaan poolimuseoita paremmin. <http://tako.nba.fi/tallennustyonjako/aihealueet#aihealue-5>

Liikenteen ja viestinnän alalla on vuodesta 2004 toiminut Trafiikki-museot ry, joka on tekniikan, viestinnän ja liikenteen alan museoiden yhteistyöverkosto. Yhdistys edistää kulttuuriperinnön arvostusta ja vaikutusta yhteiskunnassa, osaamisen kehittymistä sekä kansainvälistymistä. Trafiikki-museot yhdistys tukee jäsenmuseoiden henkilöstön

asiantuntemuksen ylläpitämistä, ammatillista osaamista ja verkostoitumista sekä jakaa hyväksi koettuja ammatillisia käytäntöjä muille kulttuuriperintötoimijoille. Yhdistyksen toimintaa tuki liikenne- ja viestintäministeriö vuoteen 2015 saakka, jonka jälkeen vuosittainen tuki on myönnetty opetus- ja kulttuuriministeriön taiteen ja kulttuurin valtakunnallisten yhteisöjen toiminta-avustuksista.

2.2 Ei-ammattillisesti hoidetut museot

Ei-ammattillinen liikenne- ja viestintäalan museokenttä on ammatillista kenttää huomattavasti runsaslukuisempi. Liikenteen alueella on pääasiassa vapaaehtoisvoimin toimivia ilmailu-, meriliikenne-, tieliikenne- ja rautatiemuseoita yhteensä 45. Viestinnän alueella vastaavasti radio- ja puhelinmuseoita on viisi.

Ei-ammattillisten museoiden tilastointia tehdään noin viiden vuoden välein. Edellinen tilastokysely on vuodelta 2015 ja seuraava on tulossa 2021. Kyselyjen vastausaktiivisuus ei ole samaa luokkaa kuin ammatillisilla museoilla, joten joissain tilastoiduissa asioissa joudutaan tyytymään arvioihin.

Liikenne- ja viestintäalan ei-ammattillisten museoiden tietoja on selvitetty myös Museoviraston Paikallismuseotoiminta Suomessa 2015 -julkaisua varten. Sen tausta-aineistosta voidaan löytää useita museotoiminnan kannalta keskeisiä tunnuslukuja. Aineistosta selviää mm. että alan museot toimivat hyvin pienillä taloudellisilla resursseilla. Niiden toiminta nojaa hyvin pitkälti vapaaehtoistyövoimaan ja omaan tulonhankintaan.

2.2.1 Talous

Museoiden keskimääräiset kokonaismenot olivat 15 340 euroa, tuloista kunnan tukea oli keskimäärin 587 euroa, valtionavustuksia 1 433 euroa ja pääsymaksutuloja 4 186 euroa. Pieniä tuloja on kompensoitu talkootyöllä, jota tehtiin keskimäärin 1 288 tuntia /museo.

2.2.2 Kävijät

Se että museot eivät pääsääntöisesti ole ympärivuotisesti avoinna, näkyy melko pienissä kävijämäärissä. Keskimäärin alan museot houkuttelivat 1 721 asiakasta vuoden aikana.

Liikenne- ja viestintäalan ei-ammattilliset museot Suomessa. Luettelo ei ole täysin kattava eikä ajan tasainen.

Antin automuseo	Kvarkens båtmuseum
Bengtškärin majakkamuseo	Lentosotakoulun Killan perinnehuone
Bosund båt-, fiske- och jaktmuseum	Loviisan Merenkulkumuseo
Cronholmens skeppsvarvmuseum	Luotsimuseo, Uusikaupunki
Eskolan metsäratamuseo	Merimiehenkotimuseo, Oulu
Espoon automuseo	Merimiehenkotimuseo, Uusikaupunki
kiEtelä-Karjalan Automuseo	Museolaiva s/s Wenno
Haapamäen höyryveturi puisto	Museovarikko
Hallinportti ilmailumuseo	Oulun Automuseo
Hämeenlinnan automuseo	Parkanon Seudun automuseo
Ilmajoen puhelinmuseo	Pohjois-Karjalan Automuseo
Isnäs ångmaskinsmuseum	Puhelinmuseo Elisa
Jakobstads Motormuseum o Tullhuset	Päijät-Hämeen Ilmailumuseo
Jakolan tilan automuseo	Radio- ja Puhelinmuseo, Petäjävesi
Jokioisten museorautatie ja kapearaidemuseo	Savon radan museo
Karhulan Ilmailukerhon Lentomuseo	Suomen moottoripyörämuseo
Karjalan ilmailumuseo	Teuvan pyörämuseo
Kemijärven moottorikelkkamuseo	Turun Automuseo
Keskisuomalaisen museo	Uudenkaupungin Automuseo
Keski-Suomen tieliikennemuseo	Vaasan merimuseo
Kouvolan Putkiradiomuseo	Valtakunnallinen viestimuseo
Kovelan traktorimuseo ja käsityömuseo	Vehoniemen automuseo
Kristiinankaupungin merimuseo	Veturimuseo
Kråkö Båtbyggarmuseum	Woikosken automuseo
Kuopion automuseo	Ähtärin automuseo

3 Liikenne- ja viestintäalan museot muualla

Liikenteen ja viestinnän alan museot ovat merkittäviä instituutioita kaikkialla maailmassa. Euroopassa ja muualla maailmassa on alan museotoiminta järjestetty monin eri tavoin. Suomelle ominaista valtakunnallisiin vastuumuseoihin perustuvaa rakennetta ei ole muualla käytössä.

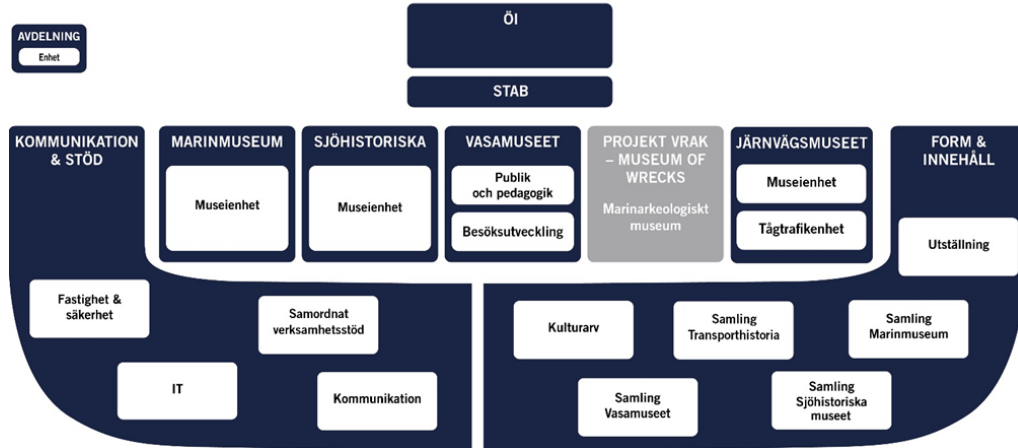
Liikenne- ja viestintämuseoiden kansainvälinen on vaikeaa vertailukelpoisen museotilastointiaineiston puuttuessa. EGMUS - The European Group Museum Statistics julkaisee Euroopan eri maiden museotilastoja, mutta niistä ei ole mahdollista saada eriteltyä liikenteen ja viestinnän alan museoiden tilastollisesti merkittäviä lukuja. Museoikävijöiden määrä oli vuonna 2017 Ruotsissa 27,2 milj., Tanskassa 16,1 milj., Norjassa 10,0 milj., Saksassa 114,3 milj., Ranskassa 63 milj., Italiassa 50,2 milj. ja Espanjassa 59,9 milj. Suomessa vuonna 2017 vierailijoiden vertailukelpoinen määrä oli yhteensä 7,1 milj. kävijää. Luvut osoittavat, että Suomen kävijämäärät suhteessa maan asukaslukuun ovat muihin pohjoismaihin verrattuna pienempiä, mutta eurooppalaisittain hyvin samansuuntaisia.

Liikenne- ja viestintämuseoiden kansainvälinen kattojärjestö on IATM (International Association of Transport and Communication Museums) johon kuuluu 300 jäsentä. Suomesta siihen kuuluvat Mobilia, Postimuseo, Rautatiemuseo, Väylävirasto, PIRELY sekä Radio- ja tv-museo.

Alan museoiden omistus pohja on moninainen. Suurilla eurooppalaisilla liikenteen- ja viestinnän alan museoilla on usein taustallaan jonkin suuren yrityksen vahva taloudellinen tuki, joka on varmistettu pitkäaikaisilla yhteistyösopimuksilla. Näin on esimerkiksi Saksassa ja Sveitsissä rautatiemuseotoiminnan osalta. Kommunikaatiomuseoista hyviä esimerkkejä löytyy niin ikään Sveitsistä, jossa on uusi yritysten vahvasti rahoittama museo. Ruotsissa ja Tanskassa alan yritykset rahoittavat Postimuseoita. Teleliikenteen museotoiminta on Ruotsissa keskitetty Tekniikan museoon.

Ruotsissa liikennemuseoita on keskitetty valtiollisen Merimuseon alaisuuteen alla olevan organisaatiokaavion mukaisesti.

ORGANISATION



4 Valtakunnalliset vastuumuseot

Opetus- ja kulttuuriministeriö nimesi valtakunnalliset vastuumuseot ja määräsi niiden erikoisalat päätöksellään vuoden 2019 marraskuussa.

Valtakunnallisiksi vastuumuseoiksi nimettyjen museoiden osalta vuoden 2020 yksikköhintoja ja henkilötyövuosia koskevan päätöksen yhteydessä päätettiin myös valtakunnallisen vastuumuseotehtävän hoitamiseksi myönnettävästä valtionosuuden euromääräisestä korottamisesta. Euromääräinen korotuksen tarve on arvioitu vastuutehtävien laajuuden ja valtakunnallisen suunnitelman sekä 1.8.2019 jätettyjen tarkennettujen hakemuksen perusteella.

Museot käyvät Museoviraston kanssa keväällä 2020 neuvottelut koskien valtakunnallisen tehtävän hoitoa ja valtakunnallista suunnitelmaa. Valtionosuuden euromääräistä korottamista koskeva rahoitussuunnitelma vuosille 2022–2023 vahvistetaan vuotta 2021 koskevan rahoituspäätöksen yhteydessä.

Uudistettu museolaki astui voimaan 1.1.2020. Lain tavoitteet, toiminnan tarkoitus ja valtionosuuden edellytykset uudistettiin. Uudistetun museolain mukaan vastuumuseot korvaavat aiemman maakunta- ja aluetaidemuseojärjestelmän sekä valtakunnallisen erikoismuseojärjestelmän. Maassamme toimii 17 valtakunnallista vastuumuseota, joiden tehtävänä on toimialallaan:

- toteuttaa valtakunnallista museotoimintaa erikoisalallaan;
- kehittää ja edistää kulttuuriperintötyötä ja museoiden yhteistyötä erikoisalallaan;
- toimia erikoisalansa kulttuuriperinnön valtakunnallisena asiantuntijana;
- ylläpitää ja edistää erikoisalansa kansainvälisiä yhteyksiä;
- edistää erikoisalansa kulttuuriperinnön tallentamista ja digitaalista saataavuutta.

Valtakunnalliset vastuumuseot 2020		
Museo	Ylläpitäjä	Vastuumuseotehtävän erikoisala
Alvar Aalto -museo	Alvar Aalto Säätiö	Alvar Aallon arkkitehtuuri- ja muotoiluperintö
Designmuseo	Designmuseon säätiö	Muotoilu
Forum Marinum	Forum Marinum -säätiö	Merenkulku
Lusto - Suomen metsämuseo	Suomen Metsämuseosäätiö	Metsä, metsäala ja metsäkulttuuri
Mobilia auto- ja tiemuseo	Mobilia säätiö	Auto- ja tieliikenne
Saamelaismuseo Siida	Saamelaismuseosäätiö	Saamelaiskulttuuri
Suomen arkkitehtuurimuseo	Suomen arkkitehtuurimuseo- ja tiedotuskeskussäätiö	Suomalainen arkkitehtuuri
Suomen Ilmailumuseo	Suomen Ilmailumuseosäätiö	Ilmailu
Suomen käsityön museo	Jyväskylän kaupunki	Käsityö
Suomen lasimuseo	Riihimäen kaupunki	Lasinvalmistus, lasiteollisuus ja lasitaitteen historia
Suomen maatalousmuseo Sarka	Suomen maatalousmuseosäätiö	Maatalous
Suomen Rautatiemuseo	Rautatiemuseon säätiö	Rautatiehistoria
Suomen Urheilumuseo	Suomen Urheilumuseosäätiö	Urheilu- ja liikuntakulttuuri
Suomen valokuvataiteen museo	Suomen valokuvataiteen museon säätiö	Valokuvataide ja valokuvakulttuuri
Teatterimuseo	Teatterimuseon säätiö	Esittävät taiteet
Tekniikan museo	Tekniikan museon säätiö	Tekniikan ala, Suomen teollisuuden ja tekniikan alan osaaminen ja innovaatiot
Työväenmuseo Werstas	Työväen museoyhdistys ry.	Työelämä ja sosiaalishistoria

Vuonna 2019 valtakunnallisten erikoismuseoiden kokonaismenot olivat 26,4 milj. euroa. Valtionavustuksia 16 museota sai 12,5 milj. euroa (sis. vuokratuet Senaatti-kiinteistöt Oy:n vuokriin) ja kuntien avustuksia 2,2 milj. euroa. Vuonna 2020 valtakunnallisten vastuumuseoiden (17 museota) valtionosuudet, valtionosuuden harkinnanvaraiset korotusosat ja valtion vuokratuet ovat yhteensä 14,4 milj. euroa.

4.1 Museolaki ja valtionosuudet

Opetus- ja kulttuuriministeriö myöntää valtionosuutta ammatillisten museoiden käyttökustannuksiin siten kuin opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetussa laissa (1705/2009) ja uudessa Museolaissa (314/2019) säädetään.

Ammatillisten museoiden käyttökustannuksiin myönnettävän valtionosuuden tavoitteena on edistää kulttuuriperinnön kattavaa tallentamista sekä monipuolisten, alueellisesti kattavien ja yhteisölleen merkittävien museopalveluiden saatavuutta.

Valtionosuusjärjestelmän kautta rahoitettavan museotoiminnan lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö rahoittaa kansallisten ja yliopistojen museoiden toimintaa. Museovirastoon kuuluvan Kansallismuseon toimintaa rahoitetaan budjettivaroin. Vuoteen 2013 asti myös Valtion taidemuseo eli nykyinen Kansallisgalleria toimi valtion laitoksena. Vuodesta 2014 alkaen Kansallisgalleria on toiminut itsenäisenä julkisoikeudellisena säätiönä, jonka toimintaa valtio rahoittaa valtionavustuksilla.

Yliopistojen museoiden rahoitus kanavoituu niiden toimintaan osana yliopistojen rahoitusta. Valtio tukee museotoimintaa myös erällä muilla toimialoilla. Toiminta-avustusten lisäksi museoille voidaan myöntää harkinnanvaraisia hankeavustuksia sekä investointi- ja vuokra-avustuksia.

1970-luvulla käynnistyi museoiden valtionapujärjestelmän kehittäminen ja vakiintui käyttöön museoiden hierarkia, joka pääosiltaan on edelleen käytössä. Museolaitoksen rungon muodostivat valtakunnalliset keskusmuseot (myöhemmin valtakunnalliset museot Kansallismuseo, Ateneumin taidemuseo/Valtion taidemuseo/Kansallisgalleria ja Helsingin yliopiston luonnontieteelliset museot/Luonnontieteellinen keskusmuseo) sekä opetusministeriön nimeämät maakunnallisina keskusmuseoina toimivat vuoteen 2020 asti maakuntamuseot ja aluetaidemuseot sekä valtakunnalliset erikoismuseot. Muut museot luokiteltiin paikallismuseoiksi. Museotoimen yleinen valvonta ja johto, myöhemmin ohjaus ja kehittäminen, säädettiin Museoviraston tehtäväksi sen perustamisesta vuodesta 1972 lähtien.

Vuonna 1979 annettiin valtioneuvoston päätös museoiden valtionavustuksen perusteista (404/1979), jossa määriteltiin, mitä avustettavalta museotoiminnalta edellytetään. Museotoiminta otettiin valtionosuuden piiriin vuonna 1989 voimaan tulleella museoiden valtionosuuksista ja -avustuksista annetulla lailla (1146/1988). Museotaloa koskevien säädösten myötä alkoi vakiintua ammatillisen museotoiminnan käsite. Paikallismuseo -käsite siirtyi viittamaan lähinnä valtionosuuden ulkopuolella toimiviin, usein vapaaehtoisvoimin hoidettuihin yksityisiin ja kunnallisiin museoihin. Museolaki ja siihen kirjattu museotoiminnan tavoite ja valtionosuuden edellytykset muodostuivat museon ammatillisuuden standardiksi ja museotalan kehittämisen välineeksi.

Valtionosuus perustui aluksi todellisiin toteutuneisiin käyttömenoihin ja valtionosuusprosentti määräytyi kunnan kantokykyluokan mukaan. Vuoden 1993 alussa tuli voimaan kuntien valtionosuusjärjestelmän uudistus, jossa järjestelmä muutettiin laskennallisiin perusteisiin perustuvaksi. Uudistuksen yhteydessä myös teatterit ja orkesterit otettiin valtionosuusjärjestelmän piiriin.

Aiemmin valtio oli osallistunut niiden toiminnan rahoitukseen harkinnanvaraisilla valtionavustuksilla.

Uudistuksen myötä museoiden sekä teattereiden ja orkesterien valtionosuusjärjestelmän laskennallisiksi perusteiksi tulivat saajalle valtionosuuden perusteeksi vahvistettu laskennallinen henkilötyövuosien määrä ja laskennallinen yksikköhinta. Uudistuksen yhteydessä säädettiin museolaki (729/1992) sekä teatteri- ja orkesterilaki (730/1992), jotka ovat edelleen muutettuina voimassa. Museoista annetulla valtioneuvoston asetuksella (1192/2005) säädettiin tarkemmin eräistä valtionosuuden edellytyksistä sekä maakunta- ja aluetaidemuseoiden ja valtakunnallisten erikoismuseoiden tehtävistä.

Vuodesta 2009 alkaen otettiin käyttöön järjestelmä, jossa yksikköhinta tarkistetaan säännöllisesti vastaamaan toteutuneita kustannuksia. Tarkistuksen tekee Opetushallitus jokaisen vuoden keväällä.

Museolain 5§ mukaan edellytyksenä ammatillisen museon hyväksymiselle valtionosuuteen oikeutetuksi on, että:

1. museon ylläpitäjänä on kunta tai kuntayhtymä taikka sellainen yksityinen yhteisö tai säätiö, jonka sääntömääräisiin tehtäviin kuuluu museotoiminnan harjoittaminen tai museon ylläpitäminen;
2. museon toiminnalle on taloudelliset edellytykset;
3. museota ei ylläpidetä taloudellisen voiton tavoittelemiseksi;
4. museolla on toimintaa ohjaavat säännöt, joissa sen vastuualue on määriteltä;
5. museolla on kokoelma ja kokoelmapoliittinen ohjelma;
6. kokoelman säilyminen museokokoelmana on turvattu myös museon lopettaessa toimintansa;
7. museo on avoinna yleisölle säännöllisesti, sen toiminta on ympärivuotista ja sen kokoelmat ovat museon käyttäjien tavoitettavissa;
8. museon tilat ovat tarkoituksenmukaiset;
9. museolla on toiminnasta vastaava päätoiminen johtaja, jolla on virkaan tai tehtävään soveltuva ylempi korkeakoulututkinto, johtamistaito ja tehtävän edellyttämä riittävä perehtyneisyys museon toimialaan ja tehtäviin;
10. museolla on vähintään kaksi päätoimisessa palvelussuhteessa työskentelevää museoalan asiantuntijaa, joista toinen voi olla samalla museon johtaja ja joilla on soveltuva korkeakoulututkinto sekä suoritettut museologian perusopinnot;
11. museolla on riittävä määrä muuta henkilöstöä;
12. museolla on monivuotinen tavoitteita, toimintaa ja taloutta koskeva suunnitelma.

Museolain 9§ mukaan:

Valtakunnallisen vastuumuseon tehtävänä on:

1. toteuttaa valtakunnallista museotoimintaa erikoisalallaan;
2. kehittää ja edistää kulttuuriperintötyötä ja museoiden yhteistyötä erikoisalallaan;
3. toimia erikoisalansa kulttuuriperinnön valtakunnallisena asiantuntijana;
4. ylläpitää ja edistää erikoisalansa kansainvälisiä yhteyksiä;
5. edistää erikoisalansa kulttuuriperinnön tallentamista ja digitaalista saatavuutta.

Valtakunnalliseksi vastuumuseoksi nimeämisen edellytyksistä määrätään Museolain 10§:ssä:

Opetus- ja kulttuuriministeriö voi museon ylläpitäjän hakemuksesta nimetä valtakunnalliseksi vastuumuseoksi museon, jos:

1. museo toimii erikoismuseona valtakunnallisesti merkittävällä toimialalla;
2. museon nimeäminen valtakunnalliseksi vastuumuseoksi on toimialan ja 2 §:ssä säädetyn museotoiminnan tarkoituksen kannalta tarpeellista;
3. museolla on toimintaa ja palveluita koskeva valtakunnallinen suunnitelma;
4. museolla on omalla toimialallaan valtakunnallisesti merkittävä kokoelma; ja
5. museolla on edellytykset suoriutua 9 §:ssä säädettyistä valtakunnallisen vastuumuseon tehtävistä.

5 Ammatilliset liikenteen alan museot

Selvityksen tässä osassa kuvataan tarkemmin museoiden toimintaa, hallintoa ja rahoitusta sekä analysoidaan niiden nykytilannetta ja tulevaisuuden näkymiä. Kunkin museon toiminnan kuvauksen lopussa on yhteenveto, jossa tiivistetään selvityksessä esiin nostettuja asioita kunkin museon kohdalta.

Laajempi, koko selvityksen kohteena olevaa museokenttää koskeva tilanneanalyysi, hallinnon, rahoituksen ja toiminnan kehittämisehdotukset esitellään omissa luvuissaan.

5.1 Forum Marinum

5.1.1 Yleistä

Forum Marinum on museo, jonka opetus- ja kulttuuriministeriö on päätöksessään 1.11.2019 nimennyt merenkulun valtakunnalliseksi vastuumuseoksi 1.1.2020 alkaen. Sen lisäksi Forum Marinum toimii merivoimien museona. Forum Marinumia ylläpitää Forum Marinum -säätiö, joka on perustettu vuonna 1998. Säätiön yksityiset perustajayhteisöt avustavat vuosittain Forum Marinumin investointeja ja toimintaa, lisäksi yhteistoimintasopimus Turun kaupungin kanssa takaa kaupungin tuen, joka on museon toiminnan kannalta merkittävä.

Forum Marinum on toiminut vuodesta 2002 Sotamuseon yhteistyömuseona merivoimien historian tallentamisessa ja merenkulun valtakunnallisena erikoismuseona vuodesta 2004. Forum Marinum on mukana mm. liikenne- ja viestintähistorian yhteistyöverkosto Trafiikki-museot ry:ssä ja toimii vesiliikenteen museoiden koordinaattorina.

Museo jakaa osaamistaan ja asiantuntemustaan muun muassa seminaarien, julkaisujen, hankekumppanuuksien ja asiantuntijaedustusten kautta. Museo pystyy myös tarjoamaan asiantuntija-apua museoalusten kunnostamiseen liittyvissä kysymyksissä. Forum Marinum on mukana perinnealusten asiantuntijalautakunnassa, joka arvioi oman alansa kulkuvälineiden kulttuurihistoriallista merkitystä ja antaa lausuntoja harkinnanvaraista restaurointiavustusta koskevista hakemuksista.

Forum Marinum tekee läheistä yhteistyötä Suomen Merihistoriallisen Yhdistyksen, Suomen Majakkaseuran ja Suomen Laivahistoriallisen Yhdistyksen kanssa. Merihistoriallisia seminaareja järjestetään 1–2 vuodessa, lisäksi Forum Marinum järjesti vuonna

2019 vuorollaan kahden vuoden välein pidettävän kansainvälisen Merihistorian päivät-konferenssin. Forum Marinum myös avustaa sota-alusten hylkyihin liittyvissä tutkimuskysymyksissä Sotamuseon vastatessa varsinaisesta viranomaistoiminnasta ja lupa-asioista.

Forum Marinum tekee myös kansainvälistä yhteistyötä verkostoissa ja hankkeissa. Museo osallistuu aktiivisesti pohjoismaisten merimuseoiden ja pohjoismaisten sotamuseoiden yhteistyöverkoston ja on osallistunut Itämeren maiden merellisen kulttuurin työryhmään (WG on Coastal Culture and Maritime Heritage of the Baltic Sea States). Parhailaan museolla oli käynnissä kaksivuotinen Erasmus+ -rahoitteinen liikkuvuushanke Mobility in Maritime Heritage. Kolmivuotisessa (2017–2019) BALTACAR-hankkeessa museo oli ohjausryhmässä.

5.1.2 Kävijät

Forum Marinum on suosittu käyntikohde ja tapahtumakeskus. Vuosien 2007–2019 käyntimäärät vaihtelevat 40 000 ja 122 000 käynnin välillä, viime vuonna kävijöitä oli 77 383 joista ulkomaalaisia 4 920. Suomalaisella museokentällä vain 10 % museoissa käyntimäärät ovat yli 50 000 vuodessa ja keskimäärin käyntejä/museo on 46 892 (lähde: Museotilasto, Tilastokortti 2/2018). Museo on asettanut kävijätavoitteekseen vuosittain 150 000–155 000 kävijää. Tapahtumatoiminta on museolle keskeinen toimintamuoto, jossa museo omien tapahtumiensa lisäksi tarjoaa kumppaneille laadukkaan infrastruktuurin Forum Marinumin profiiliin sopivien yleisötapahtumien mahdollistamiseksi.

Museon verkkosivuilla oli vierailuja viime vuonna 89 000. Lisäksi museolla on blogi (<https://forummarinum.wordpress.com/>) ja museo on läsnä sosiaalisessa mediassa Facebookin, Twitterin, Instagramin ja Youtuben kautta.

5.1.3 Tallennustyö

Forum Marinumin tallennustyön painopisteitä ovat merivoimien ja meriteollisuuden historia sekä merenkulun historian osalta Suomen merimuseon kanssa sovitut kokonaisuudet. Forum Marinumin kokoelmiin kuuluu noin 8 000 esinettä ja 23 000 valokuvaa. Säätiön esinekokoelmia on kartutettu vuoden 1999 alusta. Museoon on ainaistallettuna Suomen vanhimman merimuseon, vuonna 1936 perustetun Suomen merenkulmuseon kokoelmat. Tämä kokonaisuus edustaa pääasiassa purjelaivakauden kauppamerenkulkua ja Lounais-Suomen merenkulkuhistoriaa. Tämän lisäksi merkittäviä ovat mm. matkustajalaivaliikenteeseen ja laivanrakennukseen liittyvät kokoelmat sekä luonnollisesti museolaivat ja -veneet (Sigyn, Suomen Joutsen, merivoimien mu-

seoalaivat ja veneet), joissa on myös kansainvälisesti ainutlaatuisia aluksia. Laivastoon kuuluu sekä merivoimien että kauppamerenkulun piirissä aktiivikäytössä olleita aluksia.

5.1.4 Kokoelmat

Forum Marinumin kokoelmapoliittinen ohjelma on päivitetty vuonna 2017 ja siinä määritellään museon kokoelmatehtävä. Museon kokoelmatehtävää määrittävät säätiön säännöissä määritellyn tallennusvastuun lisäksi muun muassa TAKO-verkoston tallennustyönjakosopimus, yhteistyösopimus Suomen merimuseon kanssa sekä merisotahistoriallisen kokoelman osalta Sotamuseon kokoelmapoliittiset periaatteet.

Forum Marinum -säätiön kokoelmia kartutettaessa keskitytään ensisijaisesti 1900-luvun ja nykyajan ammattimerenkulun tallennukseen ja dokumentointiin. Kokoelmapoliitikassa linjataan, että aineisto tulee olla yleistä ja tyypillistä ammattimerenkulkijoiden tai merivoimien käyttämää aineistoa.

Museo on mukana ammatillisten museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:ssa, jossa se toimii poolissa 5 (Liikenne, viestintä ja matkailu). Forum Marinum on aktiivinen sekä poolitoiminnassa että poolissa toteutetuissa nykydokumentointihankkeissa. Kokoelmapoliitikan mukaan Forum Marinum pyrkii toteuttamaan tallennustehtävänsä lähivuosina erityisesti yhteisöllisen tallennuksen, ilmiökohtaisen tallennuksen ja ennakoivan tallennuksen metodeilla.

Forum Marinum on viime vuosina keskittynyt kokoelmatyöhön ja kokoelmien verkkoosaatavuuteen. Esinekokoelmista on luetteloitu noin 5 589 objektia eli noin 71 % ja digitoitu noin 35 % (Museotilasto 2019, julkaisematon). Forum Marinum on suunnannut resursseja kokoelmatyöhön palkkaamalla valokuvaajan ja osa-aikaisen inventoijan. Museon kokoelmia on julkaistu Finnassa vuodesta 2015 lähtien, ja esineiden määrä palvelussa on lisääntynyt 80 % vuoteen 2015 verrattuna. Tällä hetkellä Finnasta löytyy 2 014 esineen tiedot. Sekä museon kokoelmapoliittinen ohjelma, että linkki Forum Marinumin aineistoihin Finnassa löytyvät hyvin museon verkkosivuilta.

Asiantuntijapalvelukäyntejä (esimerkiksi kokoelmien ja arkistoaineistojen käyttöön liittyviä käyntejä) Forum Marinumissa oli viime vuonna 1896.

5.1.5 Museon tilat

Forum Marinumin sijainti on keskeinen ja alue on kehittymässä lähivuosina entisestään. Museorakennukset, museolaivat ja museon piha-alue sekä joenranta muodostavat monikerroksisen miljöö, jossa kulttuuri, historia, meri ja ihmiset kohtaavat. Forum

Marinumilla on käytössään yhteensä noin 5 000 neliömetrin tilat. Tähän sisältyvät kaksi museorakennusta (Linnanpuomi ja Kruununmakasiini) museoalukset Suomen Joutsen ja Tykkivene Karjala sekä kokoelmien säilytystilat Pääskyvuoressa ja Heikkilässä.

Osa tiloista on säätiön omaa, osa vuokralla. Forum Marinum on panostanut kokoelmien säilytystilaan kunnostamalla Pääskyvuoren luolaan n. 200 m² säilytystilan. Kruununmakasiinin ylin kerros on tyhjennetty kokoelmista ja tilan uutta käyttöä suunnitellaan parhaillaan. Forum Marinum on myös mukana Turun museokeskuksen johtamassa kokoelmahankkeessa, joka toteutuessaan ratkaisisi tarpeen olosuhdevaltuista säilytystiloista.

5.1.6 Henkilöstö

Forum Marinumilla on 17 vakinaista työntekijää. Vakinaisista, päätoimisista työntekijöistä museoammattillisia on 9 ja todellisten henkilötyövuosien neljän vuoden keskiarvo on 28. Vapaaehtoisten työpanos oli 1 838 tuntia. Osaamisen kehittämisen osalta museon koulutusbudjetti on tuplattu ja henkilökuntaa rohkaistaan kouluttautumaan. Parhaillaan käynnissä oleva Erasmus+ -hanke tukee henkilöstön substanssi-osaamisen laajenemista, verkostoitumistaitoja ja valmiuksia osallistua kansainväliseen toimintaan. Oman toimintansa kehittämisessä museo on käyttänyt uudistettua museoiden arviointimallia, mitä on hyödynnetty käynnistetyssä strategiatyössä. Museo on myös mukana museoiden vertaiskehittämisfoorumissa.

5.1.7 Talous

Forum Marinumin talous on vakaalla pohjalla. Talous perustuu Turun kaupungin, opetus- ja kulttuuriministeriön sekä Sotamuseon rahoitukseen. Tärkeä osa museon rahoituksesta on oman toiminnan tuotto, jolla katetaan 44 % menoista. Museon kokonaismenot vuonna 2019 olivat 2 211 033 euroa ja tulot 2 390 560 euroa. Valtion rahoitusosuus (valtionosuus, -avustukset ja -tuet) museon tuloista oli 17,5 %. Forum Marinumin toiminnassa erittäin merkittävässä roolissa on Turun kaupungin tuki 834 300 euroa sekä palvelu- ja myyntitulot 712 027 euroa. Sotamuseon rahoitus omistamiensa kokoelmien hoitoon on 72 000 euroa vuodessa. Vuodelle 2020 valtionosuudet nousivat vuoden 2019 tasosta 96 525 euroa 515 722 euroon.

5.1.8 Yhteenveto

Forum Marinum ei tämän selvitystyön näkökulmasta tarvitse mitään erityisiä toimenpiteitä talouden, hallinnon tai toiminnan kehittämiseksi.

5.2 Mobilia auto- ja tiemuseo

5.2.1 Yleistä

Mobilia on auto- ja tieliikenteen valtakunnallinen vastuumuseo, jonka yhteiskunnallinen tehtävä on suomalaisen tieliikenteen historian tallentaminen ja esittäminen. Museota ylläpitävän säätiön sääntöjen mukaan säätiön tarkoituksena on teihin, tieliikenteeseen ja ajoneuvoihin liittyvän suomalaisen kulttuuriperinteen säilyttäminen, sen kehityksen esittäminen, teihin, tienpitoon ja tieliikenteeseen liittyvän tiedon, esineistön ja perinteen säilyttäminen, vaaliminen ja tallentaminen sekä ajoneuvohistoriallisen tunteuksen edistäminen ja ajoneuvohistoriallisen esineistön ja sen käyttöön liittyvän tiedon tallentaminen sekä Mobilian museotoiminnan ylläpitäminen ja hoito. Säätiö on linjannut, että teihin voidaan lukea myös vesitiet. Mobilia toimii myös Sotamuseon yhteistyömuseona. Opetus- ja kulttuuriministeriö on päätöksessään 1.11.2019 nimennyt Mobilian auto- ja tieliikenteen valtakunnalliseksi vastuumuseoksi 1.1.2020 alkaen.

Mobilian toiminta hahmottuu palvelukokonaisuuksien kautta: Mobilia yhteisö, Mobilia hoitaa historian, Mobilia elämys, Mobilia service, Mobilia klassikot ja eMobilia. Toiminnan perusta on osaamisessa ja sen tuotteistamisessa palveluiksi. Mobilia haluaa palvella nykyisiä asiakkaitaan entistä paremmin. Mobilia muun muassa hoitaa palvelusopimuksilla 30 muun yhteisön museokokoelmia, tarjoaa kokoelmien järjestämispalveluja, tutkimus-, konsultointi- ja elämyspalveluita, ajoneuvojen kunnostus- ja huoltopalveluita sekä ajoneuvojen säilytystilavuokrausta.

Tieliikenne on merkittävin liikennemuoto Suomessa. Maantiet ovat jo keskiajalta lähtien olleet hallitseva pitkän matkan kuljetusten muoto. Teiden moottoriajoneuvoliikenne on viimeisen sadan vuoden aikaa mullistanut ihmisten elinympäristössä ja tieliikenne on myös muokannut elinympäristöä. Tieverkoston pituus on noin 454 000 kilometriä. Noin 2/3 maan sisäisistä tavarakuljetuksista ja yli 90 % henkilöliikenteestä kulkee teitä pitkin. Maaliikenne työllistää Suomessa noin 85 000 ja liikennettä palvelevat toimialat yli 135 000 ihmistä. Kaikkiaan liikenteen ja sitä tukevien toimialojen osuus Suomen kansantaloudesta on noin 10 %.

Tieliikenteen tuotto valtiolle veroina ja maksuina on yli 7 miljardia euroa. Mobilia arvioi ajoneuvohistorian ja moottoriurheilun alan rekisteröityjä harrastajia olevan noin 100 000. Mobilia on toiminnassaan ottanut huomioon sen, että moottoriajoneuvoliikenteen merkitys yhteiskunnalle on kiistaton, samoin sen aiheuttamat ongelmat. Mobilian näkemys on, että sillä on mahdollisuus ottaa kantaa ympäristökysymyksiin samalla, kun se tallentaa enenevässä määrin saasteettomampaa historiaa. Liikkumisen historian merkityksen tunnistaminen edesauttaa museon näkemyksen mukaan sitä, että Mobilia voi olla mukana suunnittelemassa myös tulevaisuuden liikennevisiota.

5.2.2 Tallennustyö

Mobilian valtakunnallisia tallennusvastuita ovat maantieliikenteen infrastruktuuri, kuorma-auto- ja linja-autoteollisuus, tieliikenne, lossit ja lautat, automatkailu sekä ralliurheilu.

Museon toimiala on selvärajainen, eikä siinä ole merkittäviä päällekkäisyyksiä muiden museoiden kanssa. Mobilia on Suomessa ainoa ammatillinen museotoimija, joka tallentaa auto- ja tieliikenteen historiaa suunnitelmallisesti ja valtakunnallisesti. Tieliikenteen muut museot ja kokoelmat ovat vapaaehtoisvoimin ylläpidettyjä tai yksityisiä museoita. Automuseoiden neuvottelukuntaan kuuluvien ei-ammattillisten museoiden (21 museota) käyntimäärä on Mobilian arvion mukaan yhteensä noin 150 000.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala uudistui vuoden 2019 alusta. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettiin uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi (Traficom). Entinen Liikennevirasto jatkaa Väylävirastona. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut (tie- ja meriliikenteen ohjaus sekä virastossa vielä hoidettava rautatieliikenteenohjaus) siirrettiin valtion erityistehtäväyhtiöön, Traffic Management Finland Oy:hyn. Uudistuksella on vaikutuksia Mobilian toimialaan, toimintaedellytyksiin ja toimintaan. Väylävirasto on Mobilian merkittävä kumppani ja rahoittaja. Muutoksia on myös tiedossa suhteessa toiseen tärkeään kumppaniin, Pirkanmaan ELY-keskukseen, maakuntaudistuksen myötä.

Mobilialla ylläpitää Mobilia säätiö, joka on perustettu vuonna 1986 (tuolloin nimellä Vehoniemen automuseosäätiö, Olavi ja Lilja Sallinen). Vuonna 1991 Vehoniemen Automuseosäätiö muuttui julkisyhteisöjen ylläpitämäksi säätiöksi. Säätiön nykyinen nimi otettiin käyttöön vuonna 1999. Mobilia on toiminut valtakunnallisena erikoismuseona vuodesta 1997 lähtien. Tällä hetkellä säätiöön kuuluu 30 yhteisöä, jotka edustavat valtakunnallisia liikenteen alan toimijoita ja järjestöjä. Alan järjestöt ovat keskenään hyvin verkottuneita ja taustayhteisökumppanuuksien avulla Mobilia on kiinni toimialan eri ilmiöissä ja sen kokonaisvaltaisessa kehityksessä. Taustayhteisöjen kautta edustetuiksi tulevat muun muassa teiden rakentaminen ja kunnostaminen, katsastustoiminta, liikenneturvallisuus, ammattiliikenne, käyttövoima, alan edunvalvonta ja vanhojen ajoneuvojen harrastus. Mobilia kutsuu taustayhteisöt koolle vähintään kaksi kertaa vuodessa. Taustayhteisöt ovat mukana strategiatyössä ja näyttelysuunnittelussa sekä erilaisissa projekteissa, ja käyttävät Mobilian kokoelma- ja historiapalveluita.

Mobilialla on toimivat yhteydet harrastejärjestöihin ja alan automuseoihin, joiden kanssa työskentely vaatii museolta myös konkreettista jalkautumista ja läsnäoloa siellä, missä harrastajat toimivat. Mobilia koordinoi perinneajoneuvorekisteritoimintaa

ja automuseoiden neuvottelukuntaa, johon kuuluu 21 museota. Rallimuseon joukkorahoitushankkeen myötä on muotoutunut myös uusi verkosto rallialan toimijoista. Mobilia toimii tiiviissä yhteistyössä liikenteen ja viestinnän alan museoiden kanssa. Museojohtaja toimii tämän verkoston, Trafikki-museot ry:n, puheenjohtajana. Museo on myös mukana Sotamuseon yhteistyömuseoiden ja vesiliikenteen museoiden verkostoissa.

Mobilian palveluajattelun myötä museon osaaminen ja asiantuntemus ovat monipuolisesti käytössä sekä museosektorilla että toimialalla laajemmin. Kokoelmapalveluille on kysyntää, sillä tällä hetkellä tilat rajoittavat uusien asiakkaiden ottamista. Mobilialta ostetaan kokoelmapalveluiden lisäksi muun muassa erilaisia historiaprojekteja. Kokoelma-asiakkaiden kanssa ollaan myös säännöllisesti yhteyksissä. Mobilian kokoelma-asiakkaina on myös useita ammatillisia museoita, joiden ajoneuvokokoelmista huolehtimiseen Mobiliassa on asiantuntemusta. Erityisosaamista myös jaetaan ja kehitetään erilaisin tavoin. Esimerkiksi ajoneuvojen entistämiseen ja konservointiin liittyvää käytännön työtä ja konservoinnin ajattelumallia esitteleviä, maksuttomia Kädet taskuun -seminaareja on järjestetty 10 vuotta.

Nyt Mobilia kehittää seminaarien pohjalta saadun kokemuksen perusteella uutta toimintamuotoa Metropolia Ammattikorkeakoulun konservointiopetuksen kanssa, tarkoituksena on luoda konservointiopastusaineisto ja keskittyä ajoneuvojen aineettoman kulttuuriperinnön tallentamiseen. Käynnissä olevassa Mobipaja-kehittämishankkeessa kunnostuspalvelut järjestetään täysin uudelleen ja rajaa kokoelmapainotteisten kunnostuspalveluiden ja entisöintipalveluiden välillä pyritään madaltamaan. Tavoitteena on uudenlainen palvelutuote, joka yhdistää konservointiosaamista, ajoneuvojen kunnostamista ja kunnostamiseen liittyvää neuvontaa sekä historian tutkimuksen palveluita.

Mobilian toiminnassa ja asiantuntijapalveluissa toimialan kulttuuriperintöä tarkastellaan laajasti ja kokonaisvaltaisesti. Mobilia muun muassa tuottaa tilauksesta Pirkanmaan ELY-keskukselle museoteiden ja -siltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelmia. Uutena valtakunnallisena toimintana Mobilia aloitti vuonna 2017 palvelusopimuksella Väyläviraston viiden kanavamuseon koordinoititehtävät. Mobilia arvioi, että alan museoiden ja harrastajien kanssa tekemänsä yhteistyön ja kohtaamisten kautta Mobilia on yleisluontoisesti selvillä alansa yksityiskokoelmien sisällöstä sekä pystyy tunnistamaan suojelun tarpeessa olevia kohteita.

Mobilia vastaa maantieliikenteen asiantuntijalautakunnan koolle kutsumisesta. Museoviraston nimittämä lautakunta arvioi oman alansa kulkuvälineiden kulttuurihistoriallista merkitystä ja antaa lausuntoja restaurointivastuksia koskevista hakemuksista. Museo on myös järjestänyt (yhteistyössä Museoviraston kanssa) avustusten hakuun

liittyviä työpajoja, joilla pyritään tukemaan alan kulttuuriperinnön säilymistä ja neuvomaan avustushaussa.

Mobilia säätiö jakaa joka toinen vuosi tieliikennehistorian Mobilia-palkintoa, jonka arvo on 4 000 euroa. Palkinnon rahoittavat taustayhteisöt, ja sen tavoitteena on edistää korkealaatuisen historiatiedon tuottamista, kansantajuistamista ja julkaisemista tielikenteen alalta.

Mobilia on kansainvälisen liikenteen ja viestinnän museoiden yhdistyksen IATM:n (International Association of Transport and Communications Museums) jäsen ja tekee yhteistyötä erityisesti pohjoismaiden ja Baltian maiden tiemuseoiden kanssa. Suomen, Ruotsin, Norjan, Islannin, Tanskan, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan tiemuseoilla on Memorandum of Understanding – muistio, jossa on virallistettu yhteistyö ja sen tavoitteet. Näitä ovat kahdenvälisen tiedonvaihdon lisääminen ja vuosittaisen NordBalt- tiemuseoseminaarin järjestäminen. Vuonna 2017 seminaari järjestettiin Suomessa. Tässä yhteistyössä Mobilia on tunnistanut omat vahvuutensa tilojen, toimintakonseptin ja volyymin suhteen. Tiemuseoverkoston seuraavaa julkaisua vuosina 2019–2020 on työstyetty Mobilian johdolla. Jatkossa Mobilian tavoitteena on osallistua enemmän kansainvälisiin hankkeisiin, joihin osallistumista tällä hetkellä rajoittavat taloudelliset resurssit.

5.2.3 Kävijät ja näyttelyt

Näyttelytoiminnan ja elämyspalveluiden kehittäminen on yksi museon päätavoitteita. Kävijämäärän osalta tavoitellaan kasvua 80 000 kävijään. Pääkohderyhmänä ovat lapsiperheet. Perhettä Mobilia ei määrittele muutoin kuin siten, että lapset ovat Mobiliaan erityisen tervetulleita aikuisen kanssa. Vuodesta 2017 alkaen Mobiliaan on ollut vapaa pääsy alle 18-vuotialle. Vuosien 2007–2019 käyntimäärät vaihtelevat 28 000 ja 46 000 käynnin välillä. Vuotuinen kävijämäärä, noin 40 000, on linjassa muiden valtakunnallisten erikoismuseoiden käyntimäärien kanssa., ja lähes kaksinkertainen verrattuna ammatillisesti hoidettujen museokohteiden käyntilukuihin keskimäärin (v. 2018 keskimäärin 22 555 käyntiä / museokohde). Näin ollen voidaan arvioida, että Mobilia saavuttaa käyntikohteena yleisöjä myös valtakunnallisesti. Ulkomaalaisia Mobiliasa kävi viime vuonna 1600. Museon verkkosivuilla oli vierailuja Museotilaston mukaan 114 374 vuonna 2019. Lisäksi museo on läsnä sosiaalisessa mediassa Facebookin, Youtuben, Instagramin ja Twitterin kautta.

Mobilia sai joulukuussa 2019 Suomen Kulttuurirahaston Museovisio-apurahan, joka oli tarkoitettu uusien yleisöjen saavuttamiseen yhä kiinnostavampien sisältöjen avulla.

Mobilia säätiön Tietä kansalle -hanke havainnollistaa tieliikenteen valtakunnallisen erikoismuseo Mobilian näyttelykävijälle visuaalisiin ja lisätyn todellisuuden keinoin teiden kehittymistä ja tienrakentamisen nopeutumista. Näyttely vastaa mm. kysymyksiin miten tiet ovat syntyneet ja ketkä teillä ovat kulkeneet. Tavoitteena on havainnollistaa myös tulevaisuuden teitä. Mobilia säätiölle myönnetyllä 100 000 euron apurahalla toteutetaan näyttelyn lopullinen visuaalinen suunnittelu, fyysinen ja digitaalinen rakentaminen sekä tekniset toteutukset materiaaleineen. Apurahaa voidaan käyttää vuosien 2020–2023 aikana.

5.2.4 Kokoelmat

Mobilian kokoelmat muodostuvat Mobilia säätiön omista kokoelmista ja pitkäaikaisilla palvelusopimuksilla hoidettavista kokoelmahotellikokoelmista. Kokoelmien omistajien kanssa pyritään rakentamaan pitkäjänteinen yhteistyömalli, jossa Mobilia tarjoaa työkalut tie- ja vesiliikenteen historian kannalta relevantin museokokoelman muodostamiseen. 30 kokoelma-asiakkaan joukkoon kuuluu niin muita museoita, taustayhteisöjä kuin yrityksiäkin, kuten Teboil ja Neste.

Kokoelmahotellikokoelmia hoidetaan, kartutetaan ja säilytetään yhteistyössä kokoelma-asiakkaiden kanssa. Tavoitteena on, että kokoelma karttuu ja sen tietoarvo kasvaa. Mobilian tallennusalueet kattavat tieliikenteen eri puolet tiensuunnittelusta ja rakentamisesta tienkäyttöön, sekä teihin kiinteästi liittyvät vesiliikenteen muodot. Lisäksi mukana on suomalaisen autonvalmistuksen tallentaminen (lukuun ottamatta henkilöautoteollisuutta, joka kuuluu Uudenkaupungin automuseon tallennusvastuuseen). Ralli yleisillä teillä ajettavana autourheiluna kuuluu myös tieliikenteen piiriin.

Mobilian kokoelmapolitiikka ohjaa Mobilian kokoelmatoimintaa ja koskee sekä säätiön omistamia, että pitkäaikaisilla palvelusopimuksilla Mobilian hallinnassa olevia kokoelmia. Museon kokoelmapoliittinen ohjelma on päivitetty lokakuussa 2018. Arvioidessaan esineiden suomalaisen tie- ja vesiliikenteen historian kannalta relevanttia museoarvoa, Mobilia käyttää arvoluokitusta, jossa esineet pisteytetään tietoarvon, tie- ja vesiliikennehistoriallisen arvon ja säilyneisyysarvon mukaan.

Mobilian omien kokoelmien painopiste on suomalaisen tieliikenteen historian tallentamisessa. Mobilian kokoelmapolitiikka ohjaa tallentamaan kultakin Suomen itsenäisyyden ajan vuosikymmeneltä kymmenen yleisintä henkilöautomerkkiä, tai mallikohtaisen tilastoinnin tarkennuttua 1970-luvulta lähtien henkilöautomallia. Henkilöautokokoelmaa täydentämään tallennetaan yleisimpiä moottoripyöriä, mopoja, sekä kuorma- ja pakettiautoja. Kokoelmassa on myös muutamia hevosajoneuvoja. Mobilian kokoelmapolitiikka ajoneuvojen vastaanoton suhteen on erittäin tiukka johtuen korkeista säilytys- ja ylläpitokustannuksista. Kokoelma on 1960–1980-lukujen osalta museon arvion

mukaan varsin kattava ja karttuu lahjoituksin. Kokoelmaa täydentävät Mobiliassa säilytettävät asiakkaiden ajoneuvokokoelmat.

Merkittävinä kokonaisuuksina museo mainitsee selvityksessään hyvin hallittuna ja hoidettuna ainutlaatuisena kokoelmana Poliisiammattikorkeakoulun ajoneuvokokoelman sekä Väyläviraston Tiehallinto-kokoelman, jonka ansiosta Mobilia voi kutsua itseään tiemuseoksi.

Museon esinekokoelmiin kuuluu 7090 objektia ja valokuvakokoelmiin 44 208 objektia. Kaikkien kokoelmahallintajärjestelmään (Cumulus) luetteloitujen aineistojen tiedot julkaistaan verkossa eMobilia –sivustolla. eMobilian kautta saatavilla oli 6 482 esinettä ja kuvia 35 797. Kokoelmien digitointiaste on tällä hetkellä yli 85 %, jos lasketaan mukaan vain kokoelmaan liitetyt luetteloidut esineet. Objektit, jotka eivät ole eMobiliassa ovat joko Tiehallinnon kokoelmaan kuuluvia digitoimattomia kuvia, tai kokoelma-asiakkaiden säilytyksessä olevia aineistoja, joita ei asiakkaan toiveen mukaan luetteloita Mobilian kokoelmahallintajärjestelmään. Kokoelmien verkkosaatavuus on hyvä eMobilia-palvelun kautta, joka löytyy museon verkkosivuilta. eMobilian kuvista on verkkotilausmahdollisuus. Mobilian kokoelmia ei ole avattu Finnaan.

Verkkosaatavuuden lisäksi Mobilia avaa kokoelmatyötään myös konkreettisesti avaamalla ovensa lähes viikoittain kokoelmatiloihin järjestettävillä yleisökierroksilla. Kierrokset lisäävät ymmärrystä museo- ja kokoelmatyöstä. Lisäksi Mobilian kokoelmatyön kannalta on merkittävää, että museon kokoelmatilat ovat jatkuvasti kauttaaltaan yleisölle esiteltävässä kunnossa. Asiantuntijapalvelukäyntejä (esimerkiksi kokoelmien ja arkistoinaisten käyttöön liittyviä käyntejä) Mobiliassa oli viime vuonna 170, sähköpostilla tai puhelimitse tietopalvelupyynnöitä tuli noin 300.

Yhtenä pidemmän tähtäimen aineistojen saatavuuden parantamiseen tähtäävänä hankkeena Mobilialla on ajoneuvohistorian originaaliaineiston digitointi. Osana perineaajoneuvorekisterin rakentamista Mobilia koordinoi Kansallisarkiston kanssa hanketta, jossa Kansallisarkiston, Mobilian ja harrastejärjestöjen hallussa olevat tieliikenteen historian tärkeimmät viranomaislähteet pyritään saamaan digitoituina ja indeksoituina verkkoon kaikkien asiasta kiinnostuneiden tutkittaviksi. Käytännössä tämä tarkoittaa noin kahden miljoonan rekisterikantakortin, noin miljoonan katsastuskortin sekä miljoonien sidosten ja yksittäisten asiakirjojen digitointia Kansallisarkiston verkkosivuille seuraavien kymmenen vuoden aikana. Hanke edistää ajoneuvoharrastajien mahdollisuutta tutkia itse hallussaan olevien ajoneuvojen historiaa ja näin lisää heidän ymmärrystä hallussaan säilyttämästään kulttuuriperinnöstä. Mobilia pyrkii lähivuosien aikana myös edistämään toimialansa ei-ammattillisten museoiden kokoelmapolitiikan laatimista.

Museo on mukana ammatillisten museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:ssa, jossa se toimii poolissa 5 (Liikenne, viestintä ja matkailu). Selvityksessään Mobilia toteaa, että tallennusalueiden rajat ovat selkeytyneet osana TAKO-yhteistyötä. Lisäksi Mobilia on toteuttanut tähän mennessä kolme nykydokumentointiprojektia osana poolin toimintaa. Neljäs hanke, joka käsittelee eri alojen harrastustoimintaa, toteutettiin vuonna 2019.

5.2.5 Museon tilat

Mobilia toimii Kangasalan kaupungissa tiloissa, jotka omistaa yleishyödyllinen, voittoa jakamaton Kiinteistö Oy Tieliikennemuseo. KOY:n osakkaat ovat Liikennevirasto (48 %) ja Kangasalan kaupunki (48 %) sekä Mobilia säätiö (4 %), jolla on yhtiöjärjestyksen mukaan B-osakkeillaan ainoastaan käyttöoikeus yhtiön hallinnassa oleviin rakennuksiin. Säätiöllä on myös maksuvelvollisuus kuluista. Tontti on kaupungin vuokratontti.

Museorakennus on rakennettu kahdessa vaiheessa 1990-luvulla, vuoden 2015 laajennuksen yhteydessä myös vanhoihin osiin tehtiin parannuksia. Kokoelmatilat on rakennettu 2000-luvulla kolmessa vaiheessa nimenomaisesti kokoelmien säilytystä varten ja ne ovat olosuhdevakioidut. Yhteensä museon käytössä on noin 13 000 m² tilat.

Tiloihin liittyvänä kehittämistarpeena on tunnistettu museorakennuksen energiatehokkuuden parantaminen ikkunoiden uusimisen avulla, sillä 1990-luvun tilat on rakennettu alun perin kesäkäyttöön. Kokoelmatilojen osalta keskeinen haaste on se, että tilat ovat nyt niin täynnä, ettei uusia isompia kokoelma-asiakkaita voida ottaa. Arkistotilat ovat selvityksen mukaan riittämättömät. Strategiakaudella selvitetään tilojen laajentamisen mahdollisuutta.

5.2.6 Henkilöstö

Mobiliassa oli vuonna 2019 12 vakinaista, päätoimista työntekijää joista 7 museoammatillista. Todelliset henkilötyövuodet olivat viime vuonna 16,9. Vuosina 2015–2018 oli valtakunnallisissa erikoismuseoissa todellisia henkilötyövuosia keskimäärin 17,7 ja Mobiliassa 16, joten Mobilian osalta voidaan todeta, että sen henkilöstömäärä oli tuolla aikavälillä hiukan alle keskiarvon.

Valtakunnallista erikoismuseojärjestelmää koskevassa selvityksessä (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2012:27) todetaan, että alle kymmenen henkilötyövuoden voimavaroin toimiva museo ei pysty aidosti hoitamaan valtakunnallisen erikoismuseon tehtävää millään toimialueella. Vaikka valtakunnalliset erikoismuseot ovat museoina keskisuuria, niiden valtakunnallinen tehtävä asettaa lisävaatimuksia riittävälle koolle.

Selvityksen mukaan henkilötyövuosien yhteenlasketun määrän ollessa 11–20, valtakunnallisen työn hoitaminen on yhä vaikeaa, mutta museo voi suoriutua tehtävistään välttävästi.

Vapaaehtoisten työpanos Mobiliassa oli viime vuonna 200 tuntia. Strategiakauden tavoitteena Mobilialla on olla houkutteleva kohde myös vapaaehtoistyöntekijöille.

5.2.7 Talous

Mobilia säätiön tulot ovat olleet viimeisen viiden vuoden aikana noin 1,5–1,6 milj. euroa. Museotilaston mukaan kokonaismenot olivat 1 668 617 euroa ja tulot 1 781 533 euroa vuonna 2019. Valtion rahoitusosuus (valtionosuus ja -avustukset) museon menoista 470 707 euroa oli noin 28 %. Kangasalan kaupunki ei tue säätiötä suoraan, mutta maksaa kiinteistöosakeyhtiölle avustuksia noin 100 000 euroa vuodessa. Kaupunki on myös takaajana laajennushankkeiden lainoissa. Vuodelle 2020 museon valti-onosuudet nousivat vuoden 2019 tasosta 61 188 euroa 531 895 euroon.

Toimintaympäristön muutos tuottaa museon toimintaan ja talouteen merkittäviä epävarmuustekijöitä. Väylävirasto keskittyy ydintoimintaan ja luopuu ei-liikennekäytöstä olevista kohteista. Kanavamuseoverkko (jota Mobilia on koordinoanut syyskuussa 2019 päättyneellä palvelusopimuksella) supistuu yhteen. Väylävirasto on Mobilian suurin kokoelmahotelliasiakas ja omistaa 48 % kiinteistöosakeyhtiöstä. Väyläviraston kokoelmanhoitomaksut Mobilialle ovat vuodessa noin 300 000 euroa, ja sopimus on aikoinaan mahdollistanut kokoelmatilojen rakentamisen. Lisäksi Pirkanmaan ELY:n kautta käytetään erillisprojekteihin noin 50 000–100 000 euroa vuodessa. Kanavamuseokokoelmien hoidon vuotuinen arvo on 55 000 euroa.

5.2.8 Yhteenveto

Mobilian rahoituksen kehittäminen kestäväällä ja pitkäjännitteisellä tavalla on selvityksen yksi haasteellisimmista tehtävistä. Tulevan rahoitusmallin suunnittelussa on kaksi painopistettä.

Ensimmäinen ja kiireellisin tehtävä on ollut löytää ratkaisu mitä Väyläviraston 48 % osuudelle Kiinteistö Oy Tieliikennemuseossa tapahtuu. Väyläviraston sekä opetus- ja kulttuuriministeriön (OKM) kanssa käydyissä neuvotteluissa on päädytty siihen, että Väyläviraston osuus siirtyy Senaatti-kiinteistöille viimeistään vuonna 2021 ja Mobilia jatkaa tilojen käyttöä entiseen tapaan.

Toinen rahoitusjärjestely ei ole yhtä kiireellinen. Se koskee Mobilian ja Väyläviraston välisiä kokoelmanhoitosopimuksia, joilla on sovittu Väyläviraston omistamien tie—ja

kanavahistoriallisten kokoelmien hoidosta. Sopimukset päättyvät 31.12.2025. Väyläviraston ja OKM:n kanssa käydyissä neuvotteluissa on päästy yhteisymmärrykseen siitä, että jos sopimus päättyy, molemmat kokoelmat luovutetaan Mobilialle ja Väyläviraston vuosittainen palvelumaksu 300 000 euroa tiehistoriallisen kokoelman hoidosta ja 55 000 euroa kanavahistoriallisen kokoelman hoidosta budjetoidaan OKM:lle myönnettäväksi edelleen Mobilialle korotettuna valtionosuutena valtakunnallisen vastuumuseotehtävän hoitamiseen.

Toinen vaihtoehto on Mobilian ja sen hallituksen tahtotilan mukainen eli että kokoelmanhoitosopimukset jatkuvat 1.1.2026 alkaen entisillä ehdoilla Väyläviraston budjetti-varoista kustannettuna.

Erikseen, näihin rahoitusjärjestelyihin liittymättömänä asiana, on vielä sovittava Väyläviraston ja Pirkanmaan ELY:n toimeksiannosta tilattavien selvitysten ja erillisprojektien rahoituksesta huomioiden tulevan maakuntaudistuksen vaikutukset.

5.3 Rauman merimuseo

5.3.1 Yleistä

Rauman merimuseo on merenkulun paikallinen erikoismuseo, joka toimii Raumalla, vanhassa Rauman merikoulun rakennuksessa. Rauman merimuseota ylläpitää Raumanmeren Merimuseosäätiö, jonka säännöissä toiminnan tarkoitus on määritelty seuraavasti: "Raumanmeren Merimuseosäätiön tarkoituksena on tukea ja edistää merenkulun ja laivanrakennuksen historiaan liittyvää tutkimustyötä, sekä meriperinteen tallennusta ja pitää vireillä yleisön mielenkiintoa merenkulun perinteisiin. Tarkoituksensa toteuttamiseksi säätiö ylläpitää Rauman merimuseota.

Rauman merimuseo avasi ovensa ensi kerran vuonna 2004, mutta museossa esillä olevien kokoelmien historia on huomattavasti pidempi. Rauman museon perustamisesta (1891) lähtien on Raumalla kartutettu merenkulun historiaan liittyvää esineistöä. Osa Rauman museon merihistoriallisista kokoelmista on nyt deponoitu Rauman merimuseoon.

Raumalla ajatus erillisestä merimuseosta ehti elää eri muodoissaan noin sata vuotta, ennen kuin Rauman Merimuseoyhdistys perustettiin vuonna 1984. Ensimmäinen konkreettinen hanke aloitettiin 1920-luvulla, jolloin Helsingin yliopiston Satakuntalainen Osakunta otti tavoitteekseen kunnostaa Raumalla rakennettu fregatti Osmo maan ensimmäiseksi museolaivaksi ja merimuseoksi. Merimuseohanke heräsi seuraavan

kerran eloon 1960- ja 1970-lukujen taitteessa. Tontti oli jo varattu ja nykyistä museorakennustakin merimuseokäyttöön esitettiin, mutta hanke kaatui varojen puutteeseen vuonna 1971.

Keskustelu jatkui kaupungissa vilkkaana ja vuonna 1983 päätettiin perustaa Rauman Merimuseoyhdistys

(nykyinen museon ystäväyhdistys Rauman Merihistoriallinen Seura). Yhdistyksen tavoitteena oli perustaa Raumalle merimuseo ja se alkoi myös kerätä esineitä perustettavaa museota varten. Näitä kokoelmia on myöhemmin deponoitu Rauman merimuseoon.

Rauman merimuseon toiminnasta vastaava Raumanmeren merimuseosäätiö perustettiin vuonna 1998. Seuraavana vuonna Rauman kaupunginhallitus luovutti nykyisen museorakennuksen, Rauman vanhan merikoulun, merimuseokäyttöön. Merimuseon omia kokoelmia on kartutettu tästä lähtien. Pää tavoitteena on ollut tallentaa raumalaista ammattimerenkulun ja merenkulun koulutuksen historiaa. Alkuvuosien jälkeen suurin yksittäinen museon vastaanottama erä esineitä, valokuvia, arkistoaineistoa ja muistitietoa oli vuonna 2017 museon kokoelmiin liitetty, STX:n Rauman telakan lakauttamisen jälkeen kerätty, Rauman telakoiden kokoelma.

5.3.2 Henkilöstö

Rauman merimuseolla on vakituksessa työsuhteessa yhteensä kolme henkilöä. Museota johtaa museonjohtaja, lisäksi museossa työskentelee kaksi amanuenssia. Pääosan kokoelmatyöstä tekee kokoelmista vastaava amanuenssi. Hän hoitaa esineiden luetteloinnin ja digitoinnin sekä ylläpitää kokoelmia ja niiden hallintaohjelmia. Kokoelma-amanuenssi vastaa aineistolahjoituksista sekä -lainoista.

5.3.3 Kokoelmat

Museon kokoelmissa on 2216 esinettä, jotka kaikki on luetteloitu ja digitoitu. Valokuvia on 40 386 jotka on kaikki luetteloitu ja digitoitu.

Tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:ssa Rauman merimuseo on mukana pooleissa 4. Tuotanto, palvelut ja työelämä sekä poolissa 6. Taide, oppi ja kokemus. Museon tallennusvastuu poolissa 4. on Merimiehet ja poolissa 6. Merenkulkualan koulutus.

5.3.4 Kävijät

Vuonna 2019 museossa vieraili 10 025 kävijää joista 7 119 oli maksavia.

5.3.5 Talous

Museon kokonaismenot olivat vuonna 2019 311 442 euroa, tuloista suurimman osuuden muodosti Rauman kaupungin avustus 142 560 euroa, valtionosuus oli vuonna 2019 49 982 euroa joka se nousi tälle vuodelle 74 344 euroon. Museolla oli 2019 vakinaista henkilökuntaa 3,1 henkilötyövuoden verran. Todelliset henkilötyövuodet olivat vastaavasti 4,2.

5.3.6 Yhteenveto

Rauman merimuseo on pieni, mutta hyvin hoidettu museo, jolla on muiden merenkulualan kulttuuriperintöä tallentavien museoiden ja instituutioiden kanssa selkeästi sovittu rooli ja tallennusvastuu.

5.4 Suomen Ilmailumuseo

5.4.1 Yleistä

Suomen Ilmailumuseon toimiala on suomalaisen ilmailun historia. Se käsittää sotilasilmailun, lentoliikenteen, yleisilmailun, viranomaisilmailun, lentokoneteollisuuden sekä ilmailun infrastruktuurin. Museo välittää tietoa ja herättää kiinnostusta ilmailuun. Opetus- ja kulttuuriministeriö on päätöksessään 1.11.2019 nimennyt Suomen Ilmailumuseon ilmailun valtakunnalliseksi vastuumuseoksi 1.1.2020 alkaen.

Ilmailun historia kulkee monin tavoin käsi kädessä itsenäisen Suomen historian kanssa. Suomen itsenäistymisprosessi ja sitä seurannut sisällissota liittyvät kiinteästi ensimmäisen maailmansodan tapahtumiin, joilla oli käänteentekevä vaikutus myös ilmailun historiaan. Suomen puolustusvoimiin perustettiin 1918 ilmapuolustushaara (myöhemmin Suomen Ilmavoimat), joka on yksi maailman vanhimmista itsenäisistä ilmapuolustushaaroista. Silloisten ilmavoimien alaisuuteen perustettiin 1920 lentokonetehdas, josta tuli 1920- ja 1930-luvuilla Pohjois-Euroopan merkittävien lentokonevalmistaja. Lentokonetehtaasta tuli sittemmin Valtion Lentokonetehdas, josta taas tuli sodan jälkeen osa Valmetia. Sen perintöä jatkaa nykypäivän Suomessa Patria. Maailmansodan jälkeen lentokoneen käyttö alkoi yleistyä myös siviilielämässä, ja Suomeenkin perustettiin 1923 Aero Oy -niminen lentoyhtiö, myöhemmin Finnair, joka on

yksi vanhimmista edelleen toimivista lentoyhtiöistä. Lentoliikenteen merkitys oli kriittinen Euroopan pohjoisilla rajaseuduilla sijaitsevan Suomen ulkomaansuhteiden ja kansainvälistymisen näkökulmasta.

Tänä päivänä lentoliikenne työllistää suoraan tai välillisesti 100 000 ihmistä Suomessa. Finnairin palveluksessa on 5 500 työntekijää ja Finavian palveluksessa yli 1 000. Suomen ilmavoimat puolestaan työllistää 2 000 sotilas- ja siviilihenkilöä. Lentoluokan haltioita Suomessa oli vuonna 2017 yli 6 500.

Lentoliikenteen osuus Suomen BKT:stä on n. 3,2 % ja suomalaisten lentoasemien kautta vuonna 2019 matkusti yli 26 miljoonaa matkustajaa. Suomessa on yhteensä noin sata lentoasemaa ja lentopaikkaa. Lentoliikenteen kansainväliset volyymit kasvavat jatkuvasti. Vuosikasvu maailmanlaajuisesti on noin neljän prosentin luokkaa ja Suomessa kasvu on ollut keskimääräistä voimakkaampaa.

Ilmailumuseo on pohdittu myös alaan liittyviä yhteiskunnallisia kysymyksiä. Ilmastonmuutospaneeli IPCC:n vuonna 2018 julkaistu erikoisraportti on kiihdyttänyt yhteiskunnallista keskustelua lentoliikenteen ympäristövaikutuksista. Suomen puolustusvoimat valmistautuu uusimaan nykyisen hävittäjälentokonekalustonsa 2020-luvun aikana Suomen historian mittavimmassa asekaupassa ja julkisessa hankinnassa, HX-hankkeessa. Ilmailun kulttuuriperintö on ollut esillä muun muassa Helsingissä, jossa kaupunki kaavailee uuden asutusalueen rakentamista Malmin historialliselle lentoasema-alueelle. Suomen Ilmailumuseon tavoitteena on tarjota konteksti ja alusta ilmailuun liittyville yhteiskunnallisille keskusteluille.

5.4.2 Tallennustyö

Museo on järjestelmällisesti siviili-ilmailua tallentavana museona ainoa laatuaan Suomessa. Ilmailun alalla on kaksi ammatillista museota, Suomen Ilmailumuseo ja Suomen Ilmavoimamuseo Tikkakoskella. Lisäksi erikoisalalla toimii neljä harrastajavoimien ylläpidettyä museota. Suomen Ilmailumuseo tallentaa järjestelmällisesti kotimaisen ilmailun kaikkia osa-alueita, muiden ilmailumuseoiden painottuessa suurelta osin tai yksinomaan sotilasilmailuun. Suomen Ilmavoimamuseo on Sotamuseon yhteistyömuseo ja kokoelmapolitiikkansa puitteissa keskittyy tallentamaan Suomen ilmavoimien puolustushaarahistoriaa. Ilmavoimamuseo on siten ilmavoimien historian ja materiaalin tallentamisen ensisijainen vastuumuseo.

Suomen Ilmailumuseo perustelee tallennusalueensa osittaista päällekkäisyyttä Suomen Ilmavoimamuseon kanssa erityisesti sillä, että sotilas- ja siviili-ilmailun historia liittyy monella tavoin. Ilmailun ilmiöiden, tekniikan ja henkilöiden historian rajaaminen

joko sotilas- tai siviili-ilmailun osaksi on usein mahdotonta. Esimerkiksi monet innovaatiot (esim. suihkumoottorit) ovat tulleet matkustajaliikenteeseen sotilasilmailun piiristä, useita ilma-alustyyppisiä, kuten DC-3 matkustajakone, on käytetty vuorotellen sekä sotilasilmailun että siviililentoliikenteen tehtävissä, samoin kun useimpien ilmailun historiassa merkittävien henkilöiden koulutus-, työ- sekä harrastejatkumossa vuorottelevat jaksot sotilas-, viranomais- ja siviilitehtävissä.

Sotilasilmailun ja ilmasodankäynnin historian tallentaminen on niin mittava tehtävä (yhtenä syynä objektien fyysinen koko) ja vaikeasti eroteltava osa ilmailun kansallista historiaa, että sen tallentamisessa on tehtävä laajaa ja koordinoitua yhteistyötä niin ammattimaisten kuin harrastajavetoisten museoiden kesken.

Suomen Ilmailumuseo on myös kartoittanut alueellisissa vastuumuseoissa ja niiden alueiden paikallismuseoissa olevia ilmailun alan kokoelmia. Lukumääräisesti laajimmat ilmailuaiheiset kokoelmat ovat Tampereen museoilla ja Helsingin kaupunginmuseolla. Ensin mainitulla on kokoelmissa mm. lentokoneita sekä Valtion Lentokonetehaan historiallista perintöä. Helsingin kaupunginmuseon kokoelmissa on monipuolisesti esineitä (mm. asusteita) liittyen ilmaliikenteeseen.

5.4.3 Hallinnon kehittäminen

Selvitysmies Kalle Kallio esittää selvityksessään erikoismuseojärjestelmän tilasta ja tulevaisuudesta, että Suomen Ilmailumuseo ja Keski-Suomen Ilmailumuseo (nykyisin Suomen Ilmavoimamuseo) käynnistäisivät fuusioneuvottelut. Valtakunnallisten vastuumuseoiden kentässä Suomen Ilmailumuseo on pieni museo ja sen tulisi pystyä vahvistamaan talouttaan, jotta se pystyisi kehittämään toimintaansa ja huolehtimaan valtakunnallisen vastuumuseon tehtävistä asianmukaisesti. Suomen Ilmavoimamuseo on Suomen Ilmailumuseon kanssa samaa kokoluokkaa oleva museo.

Kalle Kallion laatiman selvityksen jälkeen Suomen Ilmailumuseo ja Keski-Suomen Ilmailumuseo (nyk. Suomen Ilmavoimamuseo) ovat selvittäneet fuusion tai muun mahdollisen yhteistyön kehittämisen mahdollisuudet (Ilmailumuseot – Raportti ilmailumuseoiden yhteistoiminnan kehittämisestä 2013, Martti Piltz). Raportissa huomiota herättää valtakunnallista toimintaa arvioitaessa se, ettei siinä lähtökohtaisesti katsota kumankaan museon täyttävän erikseen valtakunnallisen erikoismuseon kriteeristöä. Monessa kohdassa todetaan, että nämä museot yhdessä muodostavat kokonaisuuden, jota valtakunnallisissa tehtävissä edellytetään.

Johtopäätöksenä mainitaan esimerkiksi, että museot voivat yhdessä kattaa valtakunnalliselle erikoismuseolle riittävän toimialueen. Selvityksessä mainitaan myös, että

erikseen kummankin museon nykyinen henkilökunta on pieni valtakunnallisen vastuumuseon tehtävien hoitamisen näkökulmasta, mutta yhteenlaskettuna henkilötövuosien määrä museoissa on 26,1 (2013). Museoammattillisesti koulutetun henkilökunnan määrä yhteenlaskettuna on 10,5 henkilöä, kun VOS-museoiden keskiarvo on 6,5 henkilöä, minkä lisäksi henkilökunnan tehtävät näyttäisivät täydentävän toisiaan. Raportin mukaan erityisesti erottuvat Keski-Suomen Ilmailumuseon konservointiosaaminen ja museopedagogiikka ja vastaavasti Suomen Ilmailumuseon markkinointiosaaminen. Raportissa todetaan, että Suomen Ilmailumuseon ja Keski-Suomen Ilmailumuseon (nyk. Suomen Ilmavoimamuseo) taloudellinen kestävyys ei ole kovin hyvä yhdessä eikä erikseen. Selvityksen johtopäätös on, ettei fuusioimalla saavuteta sellaisia hallinnollisia, taloudellisia ja toiminnallisia synergiaetuja, jotka puoltaisivat ainakaan kovin nopeaa museoiden yhdistämistä.

Museoviraston näkemyksen mukaan ilmailun toimialalle ei Suomessa ole perusteltua nimetä useampaa valtakunnallista vastuumuseota. Museovirasto on katsonut, että Suomen Ilmailumuseo, jonka toimiala ainoana kattaa valtakunnallisesti niin siviili-, sotilas- kuin viranomaisilmailunkin, on tällä hetkellä ainoa museo Suomessa, joka voi toimialueensa perusteella toimia ilmailun alan valtakunnallisena erikoismuseona. Museovirasto on myös aiemmassa lausunnossaan Suomen Ilmavoimamuseon nimeämisestä valtakunnalliseksi erikoismuseoksi (MV/5/06.02.00/2018) arvioinut, ettei Suomen Ilmavoimamuseo täytä valtakunnallisen erikoismuseon edellytyksiä.

Museovirasto on arvioinut, että Suomen Ilmailumuseon toiminnan tavoitteiden saavuttamiseen ja valtakunnallisen vastuumuseon tehtävien hoitoon vaikuttaa merkittäväällä tavalla museon niukat vuotuiset toimintamäärärahat ja edelleen ratkaisua vailla oleva toimitilakysymys. Museon toimitilahanke on käynnistynyt vuonna 2012 ja tällä hetkellä toimitilakysymyksessä merkittävää ratkaisua odotellaan vuoden 2020 aikana. Mikäli ratkaisu ei tuo toivottua tulosta, ei ole tiedossa, miten kauan toimitilahanke tulee sitomaan huomattavan määrän museon voimavaroja. Museoviraston näkemyksen mukaan nyt jo pitkittynyt tilanne on heikentänyt selvästi Suomen Ilmailumuseon kykyä toimia valtakunnallisena vastuumuseona. Myöskään Suomen Ilmailumuseon toimintamäärärahat, kokonaistulojen ollessa vain noin miljoona euroa vuodessa, eivät tällä hetkellä mahdollista valtakunnalliselta vastuumuseolta edellytetyjen tehtävien hoitoa kestäväällä tavalla.

Suomen Ilmailumuseo ei nykyisillä resursseilla ole pystynyt pitämään yllä valtakunnallista toimintaa kuin minimitasolla. Museon strategiassa 2015–2022 on asetettu useita tavoitteita, joiden toteutuminen vahvistaisi museon valtakunnallista roolia. Tavoitteiden toteutuminen ei kuitenkaan näyttäyty tällä hetkellä kovinkaan realistisena, sillä kaikki voimavarat menevät talouteen ja toimitiloihin liittyvien haasteiden ratkomiseen.

Suomen Ilmailumuseota ylläpitää Suomen Ilmailumuseosäätiö sr – Stiftelsen för Finlands Flygmuseum sr – Finnish Aviation Museum Foundation sr, joka on perustettu vuonna 1996. Säätiö syntyi vuonna 1969 perustetun Ilmailumuseoyhdistyksen pohjalta. Ilmailumuseosäätiön taustayhteisöihin kuuluvat muassa Finnair Oyj, Finavia Oyj, Ilmailumuseoyhdistys ry, Patria Oyj, Suomen Ilmailuliitto ry, Vantaan kaupunki sekä Suomen ilmavoimat, jotka osallistuvat säätiön hallintoelimiin. Säätiön hallintoelimiä ovat 13-jäseninen edustajisto, hallitus ja museonjohtaja. Suomen Ilmailumuseo on toiminut valtakunnallisena erikoismuseona 1.1.1997 alkaen.

Museon tärkeimpiä sidosryhmiä ovatkin ilmailualan keskeisimmät toimijat. Museon toimitilat sijaitsevat Finavia Oyj:n omistamalla vuokratontilla, tällä hetkellä veloituksetta. Finavia tukee museota myös kiinteistöjen ylläpidossa ja käyttää museon asiantuntijapalveluita viestinnässään. Finnair Oyj on nimennyt museon pääasialliseksi historian tallentajakseen. Museon arkistoon on säilytys sopimuksella tallennettu 330 hyllymetriä Finnairin asiakirja-aineistoa, 12 000 valokuvaa sekä kaksi ilma-alusta. Yhtiö maksaa museolle aineiston säilyttämisestä vuosittaista korvausta. Museolla ja Finnairilla on ollut yhteisiä ilmailuhistoriallisia hankkeita, ja Finnair on käyttänyt museon asiantuntijapalveluita. Ilmailumuseoyhdistys ry on Suomen Ilmailumuseon perustajayhteisö, ja hallinnoi museota vuoteen 1996 saakka, jolloin hallinta siirtyi Suomen Ilmailumuseosäätiölle.

5.4.4 Sidosryhmäyhteistyö

Yhdistys ja museo tekevät yhteistyötä, muun muassa järjestämällä yhteistapahtumia ja -hankkeita sekä tekemällä viestintäyhteistyötä. Yhdistyksen jäsenet osallistuvat lisäksi aktiivisesti museon vapaaehtoistoimintaan. Suomen Ilmailuliitto ry on Finnairin tavoin nimittänyt museon pääasialliseksi historian tallentajakseen. Museon arkistoon on säilytys sopimuksella tallennettu 80 hyllymetriä Ilmailuliiton arkistoaineistoa ja 6 000 valokuvaa. Ilmailuliitto on tukenut museon hankkeita tukisäätiönsä kautta. Lisäksi Patria Oyj on tukenut museon hankkeita. Esimerkiksi meneillään olevassa VL: Myrsky II -entisöintihankkeessa Patria toimii sponsorina.

Vantaan kaupunki tukee museon toimintaa vuosittaisella pienellä toiminta-avustuksella, minkä lisäksi museo tekee vuosittaisia markkinointi- ja kumppanuusyhteistyötä yleisötapahtumissaan. Museo on Vantaan vapaaehtoisten kulttuuriluotsien kohde, ja kulttuuriluotsikoulutusta järjestetään museolla.

Ilmavoimat on Sotamuseon ohella sijoittanut museolle useita ilma-aluksia säilytys sopimuksella. Pääesikunnan määräyksen mukaan museoon talletusta Sotamuseon omistamasta materiaalista ei peritä vuokraa, mutta Suomen Ilmailumuseo on velvollinen vakuuttamaan materiaalin sekä vastaamaan kunnossapito- ja säilytyskustannuksista.

Suomen Ilmailumuseon strategisena tavoitteena on luopua nykyisistä vastikkeettomista säilytyssovimuksista vuoteen 2022 mennessä. Ilmavoimat ja puolustusvoimat ovat osallistuneet museon tapahtumiin, ja tukevat museon toimintaa tarjoamalla muun muassa kuljetusapua.

Suomen Ilmailumuseo on toteuttanut yhteistyöhankkeita, joista näkyvin esimerkki on ollut vuonna 2017 järjestetty Kaivopuiston Lentonäytös. Hankkeen rahoitus perustui valtaosin yritysyhteistyöhön ja se toteutettiin yhteistyössä lukuisten ilmailualan toimijoiden kanssa. Lentonäytös keräsi paikan päälle 130 000 hengen yleisön ja tapahtuman live-lähetystä seurasi yli puoli miljoonaa katsojaa. Ilmailumuseo on myös osallistunut muiden tahojen koordinoimiin hankkeisiin. Se oli esimerkiksi yhteistyökumppanina Turun, Tampereen ja Helsingin yliopistojen sekä VTT:n koordinoimassa TEKESin rahoittamassa monitieteellisessä MIRACLE-hankkeessa (Mixed Reality Applications for Culture and Learning Experiences; 2015–2017), jossa tutkittiin lisätyn todellisuuden sovelluksia opetuksen, kulttuurin ja matkailun alalla.

Suomen Ilmailumuseo toimii Museoviraston jakamien Kulkuvälineiden restaurointivastuun perinneilma-aluksia käsittelevien avustushakemusten arvioivan asiantuntijaryhmän koollekutsujana ja puheenjohtajana. Museo antanut asiantuntija-apua myös vedenalaisiin ilma-alusten hylkylöytöihin liittyen. Ilmailumuseo järjesti vuonna 2017 kansainvälisen Lentävät perinneilma-alukset -konferenssin, joka kokosi yhteen kotimaisten ja kansainvälisten ilmailumuseoiden henkilöstöä, sekä perinneilma-alusten operaattoreita ja omistajia. Museon tavoitteena on tehdä tapahtumasta säännöllinen toimialan kokoontuminen.

Suomen Ilmailumuseo on suomalaisen ammattimuseokentän johtava vapaaehtoistoiminnan tarjoaja 8 886 vapaaehtoistyötunnillaan. Suomen Ilmailumuseossa työskenteli viime vuoden aikana 197 vapaaehtoistyöntekijää. Suomen Ilmailumuseossa vapaaehtoisia työskentelee muun muassa museoilma-alusten entisöinnin, simulaattorien ja koelmien parissa sekä oppaina. Museon vapaaehtoisissa on pitkän linjan ilmailualan ammattilaisia ja harrastajia, joiden ammattitaitoa ja osaamista hyödynnetään jatkuvasti museon toiminnassa. Suomen Ilmailumuseo toteaa vapaaehtoistoiminnan mahdollistavan sille huomattavasti kokoaan mittavamman toiminnan volyymin.

Vuonna 2016 museo toteutti yhdessä vapaaehtoistoiminnan keskusjärjestö Kansalaisareena ry:n kanssa Yhteisöpalvelut museoissa -kehityshankkeen, jonka yhtenä tuloksena julkaistiin ammatillisille museoille suunnattu vapaaehtoistoiminnan käsikirja. Museo on mukana myös Kansalaisareenan meneillään olevassa Jeesaan! -hankkeessa, jossa tutkitaan nuorten osallistamista vapaaehtoistoimintaan.

Ilmailualan museoiden välistä yhteistyötä Suomen Ilmailumuseo tekee Sotamuseon, Suomen Ilmavoimamuseon ja muiden suomalaisten ilmailun erikoismuseoiden

kanssa. Sotamuseo on Ilmavoimien rinnalla merkittävin yksittäinen taho, joka on deponoinut museon tiloihin esineistöään säilytys sopimuksella. 19 % museon tiloissa olevista ilma-aluksista kuuluu joko Sotamuseon tai Ilmavoimien kirjanpitoon. Selvitysaineiston mukaan Suomen ilmailumuseon johdolla otettiin vuonna 2008 käyttöön Memoron-kokoelmanhallintajärjestelmä yhdessä Ilmavoimamuseon kanssa. Järjestelmään luetteloidut kokoelmatiedot ovat molempien museoiden käytössä. Myöhemmin myös Sotamuseo on siirtynyt Memoron-järjestelmään, mutta Sotamuseon kokoelmatiedot eivät ole näkyvissä muille.

Ilmailumuseon, Ilmavoimamuseon ja Ilmailumuseoyhdistyksen säännöllisin ja aktiivisin yhteistyön muoto ovat ilma-alusten entisöinti projektit, joka on tärkeä osa museon oman toimialan yhteistyötä. Ilmailumuseon entisöinti tilat ja laaja vapaaehtoistyöntekijäjoukko mahdollistavat tarvittaessa myös useamman samanaikaisen entisöinti projektin. Monissa hankkeissa entisöinnin aihio, kuten lentokoneen runko ja muita osia, on saatu jonkin toisen ilmailumuseon kokoelmista, kuten Päijät-Hämeen ilmailumuseosta Asikkalasta tai Sotamuseon kokoelmasta Ilmavoimamuseosta.

Suomen Ilmailumuseo kuuluu liikenteen ja viestinnän museoiden yhteiseen Trafiikkiyhdistykseen, jonka puitteissa museot tekevät yhteistyötä muun muassa markkinoinnissa ja viestinnässä. Museo toimii myös TAKO-verkostossa ja osallistuu pooli 5:n (viestintä, liikenne ja matkailu) työskentelyyn.

Suomen Ilmailumuseon strategiasta käy ilmi, että museon kansainvälinen toiminta ei ole juuri lisääntynyt vuodesta 2014. Museon kansainvälinen yhteistyö rajoittuu satunnaisiin vierailuihin ja yhteydenpitoon ulkomaisten ilmailua käsittelevien erikoismuseoiden kanssa. Strategiassa museon tavoitteena on lisätä kansainvälistä yhteistyötään ja osallistumista.

Ilmailumuseon asiakkaat voivat ennakkovarauksesta tutustua Suomen Ilmailumuseon kirjastoon ja kokoelmiin paikan päällä. Kokoelmanhallintajärjestelmässä ei ole avointa asiakasrajapintaa, mutta Finna –palvelussa sillä on 2 237 valokuvaa. Museo tarjoaa asiakkailleen kokoelmiin perustuvia tiedonhakupalveluita erillismaksusta. Strategiasaan museo määrittelee vuoden 2022 tavoitetilakseen, että museon digitoidut kokoelmat ovat laajamittaisesti avoinna yleisölle ja saatavilla verkossa Finnan kautta.

Museo on myös inventoinut vuonna 2017 kotimaiset, staattiset museoilma-alukset, muistomerkkikoneet ja lentävät perinneilma-alukset ylläpitämäänsä rekisteriin. Rekisteri ei ole saatavilla verkossa.

5.4.5 Kävijät

Suomen Ilmailumuseon vuosien 2007–2019 näyttelykävijämäärät ovat vaihdelleet 27 625–40 929 välillä. Viime vuonna kävijöitä oli yhteensä 39 050. Nykyistä perusnäyttelyä ei ole uusittu 1980-luvun jälkeen. Suomen Ilmailumuseolla ei ole valtakunnallista näyttelytoimintaa, kuten kierto- tai verkkonäyttelyitä.

5.4.6 Kokoelmat

Suomen Ilmailumuseon kokoelma on omalla toimialallaan valtakunnallisesti merkittävä. Suomen Ilmailumuseon tavoitteena on tallentaa ja välittää ilmiölähtöisesti koherenttia kokonaiskuvaa ilmailun toimialasta. Suomen ilmailumuseo lähtee siitä, että tallennustyötä tehdään nykyisin ja tulevaisuudessa ilmiölähtöisesti, moniulotteisemmin ja myös hyödyntäen dokumentoinnin kaikkia keinoja perinteisen objektitallennuksen rinnalla.

Suomen Ilmailumuseon kokoelmat koostuvat Suomen siviili-, sotilas- ja viranomaisilmailuun liittyvästä kulttuuriperinnöstä. Museon kokoelmiin kuuluvat sekä Suomen Ilmailumuseosäätiön oma kokoelma, että pitkäaikaissäilytyksessä olevat kokoelmat.

Valtakunnallisessa tallennustyönjakomallissa Ilmailumuseo on ilmoittanut tallennustyönsä aihe-alueiksi ilmailualan organisaatiot, valtakunnallisesti merkittävät ilmailuyhdistykset, ilmailun infrastruktuurit/lentoasemat, ilmailun viranomaistoiminnan, ilmavoimat, ilmailuharrastuksen, ilmailutapahtumat, siviili- ja sotilasilmailun ammattilaiset, ilmailuteollisuuden, yleisilmailun palvelut, lentomatkustamisen, lentorahtiliikenteen, matkustajalentoliikenteen, lentomatkailun, ilmailualan kaupallisen lentokoulutuksen, ilmailualan teknisen koulutuksen, harrasteilmailun lajikkoulutuksen, ilmasotakoulutuksen, urheiluilmailun, ilmavalokuvauksen ja ilmasodan.

Suomessa on säilynyt merkittävä ilmailuhistoriallinen kokoelma. Erityisesti puolustusvoimien käytöstä poistuneiden esineiden säilyttämisen arvo ymmärrettiin jo varhain, ja Suomessa on säilynyt muun muassa kansainvälisesti merkittävä kokoelma 1920- ja 1930-lukujen ilma-aluksia. Siviili-ilmailun tallentaminen kaupallisten yritysten toimesta ei ole ollut yhtä järjestelmällistä, mutta museon kokoelmiin on silti säilynyt edustava kokoelma Finnairin (Aeron) ja muiden suomalaisten ilmailun toimijoiden historiaa.

Ilmailumuseon kokoelmat sisältävät sekä yksityisiltä että erilaisilta yhteisöltä saatua materiaalia. Suuri osa lahjoituksista on saatu Suomen Ilmailumuseon taustaorganisaatioilta ja vahvoilta ilmailualan toimijoilta. Sekä harrasteilmailun keskusjärjestö Suomen Ilmailuliitto, että lentoyhtiö Finnair Oyj ovat määritelleet Suomen Ilmailumuseon

pääasialliseksi historian tallentajakseen. Kokoelmien näkyvin osa on erityyppiset ilmailualukset, joita kokoelmissa on 79 kpl. Näistä museo omistaa 57 kpl. Esinekokoelmistaan Suomen Ilmailumuseo nostaa merkittäväksi kokonaisuudeksi virka-asukoelmansa, joka on maan laajin ilmailualan henkilöstön virkapukukokoelma 1920-luvulta lähtien. Valokuvakokoelmien arvokkaimmaksi osaksi museo nimeää Valtion Lentokonetehtaan noin 1 000 lasinegatiivin kokoelma 1920–1940 -luvuilta. Finnairin aiheistosta merkittävimmät ja eniten käytetyt osat ovat Aero Oy:n kirjeenvaihto vuosilta 1923–1959 sekä laajat valokuva- ja pienpainatekokoelmat.

Suomen Ilmailumuseon kokoelmapolitiikka ohjaa museon kokoelmatoimintaa ja koskee sekä säätien että säilytys sopimuksilla Ilmailumuseon hallinnassa olevia kokoelmia. Kokoelmapolitiinen ohjelma on päivitetty marraskuussa 2018. Suomen Ilmailumuseo on ottanut uusimman kokoelmapolitiikan myötä museo-objektien hallinnointiin ja näiden arvon määrittämiseen arvoluokituksen, jota se soveltaa kokoelmiin osakohtaisesti.

Kokoelmapolitiikan mukaan Ilmailumuseon kokoelmien kartuttaminen kattaa lähtökohteisesti koko Suomen. Valtakunnallisen erikoismuseon roolissa Ilmailumuseo on pyrkinyt koordinoimaan aihealueensa tallennusta yhteistyössä muiden museoiden kanssa. Ulkorajojen ja -vesistön osalta museo tekee yhteistyötä Rajavartiolaitoksen lentotoimintaa tallentavan Kymenlaakson museoon kuuluvan Merivartiomuseon sekä Rajamuseon kanssa. Alueellisten vastuumuseoiden ja paikallisten ilmailun toimijoiden kanssa Suomen Ilmailumuseo pyrkii jakamaan vastuuta historian ja nykypäivän dokumentoinnista.

Vaikka Suomen Ilmavoimamuseo on Sotamuseon yhteistyömuseona Ilmavoimien toiminnan tallennuksessa ensisijainen vastuumuseo, myös Suomen Ilmailumuseolla on kokoelmissaan Sotamuseon materiaalia. Ilmailumuseon strategisena tavoitteena on ilmailualan valtakunnallisen kokoelmapolitiikan luominen vuosina 2021–2022. Selvityksen mukaan neljällä ei-ammattillisella museolla ei ole taloudellisia voimavaroja tai henkilöresursseja suunnitella kokoelmiensa hoitoa pitkällä tähtäimellä.

Vuoden 2019 Museotilaston mukaan Suomen Ilmailumuseon kokoelmiin kuului 10 650 esinettä, 226 000 valokuvaa ja 651 audiovisuaalista tallennetta sekä 2 000 hyllymetriä arkistomateriaalia. Museotilaston mukaan esinekokoelmista on luetteloitu sähköiseen tietokantaan 4 396 objektia (41 %). Valokuvista oli luetteloitu 13 427 (6 %).

Suomen Ilmailumuseo käyttää kokoelmanhallinnassaan Memoron -tietokantaa. Luettelointi ei sisällä esinekuvia. Kokoelmien kuntoarvion ylläpito, entisöinti, digitointi sekä luettelointi toteutetaan museon mukaan pääosin vapaaehtoisvoimin. Ilmailumuseo

kertoo strategiassaan kokoelmiensa luetteloinnin olevan yhä monilta osin puutteellista. Tavoitteena on kuitenkin kokoelmien tietosisällön ja luetteloinnin parantaminen vuosien 2021–2022 aikana.

5.4.7 Museon tilat

Museon tilat sijaitsevat Vantaan Aviapoliksessa ja museorakennusten kokonaispinta-ala on 5 492m². Museon tiloihin liittyy sen toiminnan jatkon kannalta suurin epävarmuustekijä. Erityisesti näyttelytilat ovat toimimattomat ja jääneet ajasta jälkeen. Molemmat näyttelyhallit ovat lämmittämättömät. Museolla on pulaa kokoelmien säilytystilasta, joten näyttelyhallit toimivat samanaikaisesti säilytystilana ja museokävijöitä palvelevana näyttelytilana. Museon kokoelmaesineiden, erityisesti ilma-alusten suuri koko huomioon ottaen, tila on museon mukaan pahasti alimitoitettu.

Museorakennukset ovat Suomen Ilmailumuseosäätiön omistuksessa. Rakennukset sijaitsevat vuokratontilla, jonka omistaa Finavia Oyj. Nykyinen tontinvuokrasopimus on voimassa 30.6.2022 saakka, eikä museo maksa siitä vuokraa. Nykyisen vuokrasopimuksen umpeutuessa Finavia alkaa periä markkinahintaperusteista vuokraa tontista porrastetusti siten että vuoteen 2025 vuokra on puolet markkinahinnasta eli 72 000 euroa vuodessa ja siitä eteenpäin vuoteen 2028 144 000 euroa.

Museo käynnisti jo vuonna 2012 SIM2020-hankkeen, jonka kokonaisuuden ovat muodostaneet uuden museotilan hanke sekä ilmailun kansallinen kokoelmakeskushanke. Uuden museotilan osalta selvityksen alla ovat olleet niin nykyisen museorakennuksen laajentaminen ja peruskorjaus kuin uuden museorakennuksen rakennuttaminenkin. Näiden suunnitelmien investoinnit ovat olleet hankesuunnitelmien mukaan n. 20–25 miljoonan euron luokkaa. Syksyllä 2017 museolle tarjoutui mahdolliseksi uudeksi sijaintipaikaksi Finnairilta vapautuva rahtiterminaali. Tällöin käynnistettiin Uusi Ilmailumuseo -hanke osana SIM2020-hanketta. Rahtiterminaali sijaitsee aivan Helsinki-Vantaan lentoaseman välittömässä läheisyydessä, yli 20 miljoonan lentomat kustajan virtojen äärellä. Tämän hankkeen museolle tuleva investointi olisi ollut suuruudeltaan noin 5 miljoonaa euroa.

Museon selvityksen mukaan hankkeen rahoituksesta 3 miljoonaa euroa on vahvistettu valtion investointirahoituksen kautta. Omarahoitusosuudesta valtaosa oli suunniteltu katettavaksi museon omistaman rakennuksen realisoinnin kautta. Omarahoitusta ei kuitenkaan saatu koottua tarpeeksi, joten tässä muodossa hanke raukesi.

SIM2020-hankkeeseen on kuulunut myös ilmailun valtakunnallinen kokoelmakeskushanke. Hankkeen eri toteutusvaihtoehtoja on työstetty yhdessä Suomen Ilmavoimamuseon kanssa. Toistaiseksi yhteisen kokoelmakeskuksen perustamishanke ei ole

edennyt. Osana kokoelmakeskushanketta Suomen Ilmailumuseo osti Asikkalan Vesivehmaalta lentokonehallin, jossa sijaitsee Lahden Ilmasilta ry:n ylläpitämä Päijät-Hämeen ilmailumuseo. Suomen Ilmailumuseo on kuitenkin viime vuosina keskittänyt resurssinsa uuden museotilan varmistamiseen. Kokoelmakeskushankkeen aikataulutussuhteessa Uusi Ilmailumuseo –hankkeeseen on hankesuunnitelman keskinen osa. Optimaalista olisi että, kokoelmakeskus olisi olemassa ja valmiina ottamaan vastaan Ilmailumuseon säilytystiloja vaativat kokoelmat ennen uuden ilmailumuseon avaamista.

Suomen Ilmailumuseon tämän hetkiset tilat soveltuvat heikosti valtakunnalliselle vastuumuseolle lain nojalla asetettujen tehtävien hoitamiseen, erityisesti näyttelytilojen osalta. Myös museon kokoelmatilat ovat riittämättömät, eivätkä ne kaikilta osin vastaa olosuhteitaan ja kalustukseltaan museoiden säilytystiloille asetettuja vaatimuksia. Mm. Museovirasto on ollut huolissaan museon pitkittyneistä tilaongelmista, jotka edelleen ovat ratkaisuja vailla. Toimitilakysymys vaikuttaa suoraan museon kykyyn hoitaa tehtäviään valtakunnallisena vastuumuseona sitoessaan museon muutenkin pieniä resursseja.

Suomen Ilmailumuseon toimitilaratkaisun lisäksi on pidettävänä erittäin tärkeänä ilmailun valtakunnallisen kokoelmakeskushankkeen aktiivista edistämistä ja sen puitteissa tehtävää ilmailualan museoiden kokoelmayhteistyötä. Tällä hetkellä kuusi ilmailualan museota painii pahenevien säilytystilahaasteiden kanssa odottaessaan Suomen Ilmailumuseon toimitilakysymyksen ratkeamista.

5.4.8 Henkilöstö

Museon nykyisellä henkilöstöllä pystytään pitämään yllä museon peruspalveluita ja valtakunnallista toimintaa minimitasollaan mutta on ilmeistä, että henkilöstön aliresursointi sekä toiminnan turvaamiseen liittyvä epävarmuus heijastuvat myös työhyvinvointiin, jaksamiseen ja toiminnan kehittämiseen.

Museon vakituinen henkilöstö koostuu 11 kokoaikaisesta henkilöstä joista museoammatillisia on 6. Vuosina 2015–2018 valtakunnallisissa erikoismuseoissa todellisia henkilötyövuosia keskimäärin oli 17,7 ja Ilmailumuseossa vastaavana aikana 13,25. Vuonna 2019 oli Ilmailumuseossa henkilötyövuosia yhteensä enää 12,5.

Valtakunnallista erikoismuseojärjestelmää koskevassa selvityksessä (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisu 2012:27) todetaan, että alle kymmenen henkilötyövuoden voimavaroin toimiva museo ei pysty aidosti hoitamaan valtakunnallisen erikoismuseon tehtävää millään toimialueella. Vaikka valtakunnalliset vastuumuseot ovat museoina keskisuuria, niiden valtakunnallinen tehtävä asettaa lisävaatimuksia riittävälle koolle.

Selvityksen mukaan henkilötyövuosien yhteenlasketun määrän ollessa 11–20, valtakunnallisen työn hoitaminen on yhä vaikeaa, mutta museo voi suoriutua tehtävistään välttävästi.

Museo on tehnyt alustavan suunnitelman uuden ilmailumuseon henkilöstöstä. Museon tavoitteena on kasvattaa henkilöstön määrä 11 vakituisesta n. 20 vakituiseseen työntekijään.

Valtakunnallisen vastuumuseotoiminnan kehittämistarpeet huomioon ottaen museon henkilöstö on huolestuttavan pieni. Valtakunnallisen toiminnan ja museon kehittämisen näkökulmasta tilanne, jossa museon voimavarat vuodesta toiseen sitoutuvat museon perustoimintojen ja kokoelmatyön ylläpitämiseen ja ne turvaavien taloudellisten resurssien sekä toimitilojen varmistamiseen, on kestävä. Museoviraston näkemyksen mukaan Suomen Ilmailumuseon henkilöstön pätevyys ja asiantuntemus riittävät valtakunnallisille erikoismuseoille säädettyjen tehtävien hoitoon.

5.4.9 Talous

Museon kokonaismenot olivat 1 150 880 euroa vuonna 2019. Museon toiminta-avustukset koostuvat museon saamista valtionosuuksista (328 216 euroa, 2019), sekä Vantaan kaupungin toiminta-avustuksesta (50 000 euroa, 2019). Museon oman toiminnan tulot olivat 437 599 euroa. Museon valtionosuudet nousivat vuoden 2019 tasosta 200 300 eurolla.

Museon taloutta on leimannut kaksi keskeistä piirrettä – korkea omien tulojen osuus ja suhteellisen vähäiset vuosittaiset toiminta-avustukset. Omien tulojen osuus kokonaismenoista oli vuonna 2019 yhteensä 38,0 %.

Museon tulevaisuuden tavoitteina on sekä toiminta-avustusten kasvu, että säätiön taustayhteisöjen sitouttaminen kiinteämmin osaksi museon toimintaa esimerkiksi erilaisin yhteistyösopimusmallein.

5.4.10 Yhteenveto

Ilmailualan valtakunnallisen vastuumuseotoiminnan vahvistamisen näkökulmasta on välttämätöntä, että Suomen Ilmailumuseon ja Suomen Ilmavoimamuseon yhdistymis-selvitystä tulisi jatkaa. Tahtotilan ja ratkaisun löytämiseksi tarvitaan museoiden keskinäistä yhteistyötä laajempaa vuoropuhelua ja ulkopuolista ohjausta.

Suomen Ilmailumuseon toiminnan kehittämisessä on kaksi keskeistä painopistettä. Ensimmäinen on museon organisaatorakenteen vahvistaminen. Tämä toteutuu parhaiten yhdistämällä Suomen Ilmailumuseosäätiön ja Suomen Ilmavoimamuseosäätiön museotoiminta yhden organisaation alle. Vaihtoehtoina on joko toisen museon sulauttaminen jompaankumpaan museoon tai sitten kokonaan uuden ilmailualan museosäätiön perustaminen. Tehtyjen selvitysten perusteella jälkimmäinen vaihtoehto olisi toimivampi. Tällöin entiset säätiöt lakkautettaisiin ja niiden perustajajäsenet perustaisivat uuden museosäätiön jatkamaan molempien museoiden toimintaa. Museoiden kokoelmat ja niiden hallussa olevat kiinteistöt sekä henkilökunta siirtyisivät uuteen organisaatioon entisin työehdoin.

Yhden yhteisen säätiön mallissa muodostuisi yksi, riittävän suuri valtakunnallinen vastuumuseo, joka olisi entistä vahvempi toimija museo- ja kulttuuriperintöalalla. Museoiden tarvitsemat kokoelmakeskus- ja näyttely- ja toimitilahankkeet (Uusi Ilmailumuseo) olisivat selvityshenkilön arvion mukaan paremmin koordinoitavissa yhden vahvan toimijan hankkeina. Samaan lopputulokseen on päädytty myös Suomen Ilmailumuseon keväällä 2020 opetus- ja kulttuuriministeriön avustuksella teettämässä ilmailumuseoselvityksessä (projektipäällikkö Anni Antila, Mobilia).

Suomen Ilmailumuseon ja Suomen Ilmavoimamuseon olisi käynnistettävä yhteistyöneuvottelut joiden lopputuloksena tulisi olla museotoiminnan jatkaminen uuden museosäätiön alaisuudessa. Järjestelyn lopputuloksena olisi n. 1,6 milj. euron budjetilla toimiva valtakunnallinen vastuumuseo, jossa vakinaisen henkilöstön vahvuus olisi 18,3 henkilötyövuotta ja joista museoammattillista henkilökuntaa 12.

Suomen Ilmailumuseon roolina olisi tässä skenaariossa valtakunnallisen vastuumuseon näyttelykeskuksena toimiminen. Suomen Ilmavoimamuseon rooli olisi puolestaan uuden ilmailualan valtakunnallisen vastuumuseon kokoelmakeskuksena ja paikallisena näyttelytilana toimiminen.

Kiinteistöinvestointien rahoituksen osalta on kesän 2020 aikana jo mahdollisesti tulossa joitain päätöksiä. Valtion rahoituksen osalta alustavia neuvotteluja on käyty opetus- ja kulttuuriministeriön kanssa. Toteutumattoman, Helsinki-Vantaan lentoasemalle suunnitellun museohankkeen rahoituksessa olivat valtion osalta mukana opetus- ja kulttuuriministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö yhteensä 3 milj. euron panostuksella. Koska sekä kokoelmakeskus, että Uusi Ilmailumuseo –hankkeet ovat ilmailualan valtiollisen kulttuuriperinnön pitkäjänteisen tallentamisen, säilyttämisen ja hoidon kannalta olennaisen tärkeitä, tulisi niiden rahoittamiseen osallistua opetus- ja kulttuuriministeriön lisäksi myös liikenne- ja viestintäministeriön.

Jos museot yhdistyvät niistä muodostuu yhdessä uusi valtakunnallinen ilmailun alan vastuumuseo. Silloin sen käytössä oleva kokoelmakeskus voisi saada OKM:n vuokratukea (300 000–700 000) jota saavat kaikki muutkin Senaatin tiloissa olevat valtakunnalliset vastuumuseot (Sarka, Siida, Designmuseo, Arkkitehtuurimuseo). Tuki kattaa näiden museoiden Senaatille maksamat vuokrat.

Tikkakosken kokoelmakeskuslaajennus voitaisiin rakentaa Senaatin rahoittamana. Senaatti omistaa jo valmiiksi vanhan IVM:n kiinteistön. Jos lisäneliöitä tulisi 9 500 m², olisi kokonaispinta-ala 14 000 m². Mikäli vuokrataso olisi samaa luokkaa kuin nykyään eli jotain 3,3 e/m²/kk, olisi vuosivuokra koko 14 000 neliön rakennuksesta 560 000 euroa. IVM jää vuoden 2022 alusta ilmeisesti pois Puolustusvoimien vuokratuen piiristä, joten valtakunnalliselle vastuumuseolle maksettava vuokratuki voisi olla yksi ratkaisumalli kiinteistömenojen rahoitukseen.

Suomen Ilmailumuseo on kartoittanut vaihtoehtoja uuden museon sijoituspaikasta ja rakentamiskustannusten tasosta. Eri vaihtoehtojen kustannukset ovat n. 20 milj. euron tuntumassa. Näiden vaihtoehtojen vuosivuokrat olisivat 1,4–1,5 milj. euroa. Vuokrasumma voisi pienentyä, jos museo saisi investointiin avustuksia opetus- ja kulttuuriministeriöstä, liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä muuta omaa rahoitusta. Koska Ilmailumuseolla ei ole nykyisessä taloudellisessa tilanteessa mahdollisuuksia maksaa noin suuria vuokria, sen tulisi neuvotella rahoituksen vahvistamisesta esim. Vantaan kaupungin kanssa.

Toteumatta jääneessä 7,5 milj. euron suuruudessa Uusi Ilmailumuseo –hankkeessa opetus- ja kulttuuriministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteinen osuus rahoituksesta oli 40 %. Olisi hyvä, jos nyt käynnissä olevassa rakennushankkeessa molempien ministeriöiden rahoitusosuus voisi olla samaa luokkaa. Näin uudisrakennuksen vuosivuokra saataisiin mahtumaan paremmin Suomen Ilmailumuseon taloudellisen kantokyvyn raameihin.

5.5 Suomen Ilmavoimamuseo

5.5.1 Yleistä

Suomen Ilmavoimamuseon toiminta-ajatuksessa museon tehtäviksi määritellään Suomen ilmavoimien historian tallettaminen ja esittäminen. Museon tausta-organisaationa toimivan Suomen Ilmavoimamuseosäätiön tarkoituksena on ylläpitää Suomen Ilmavoimamuseon toimintaa mm. hankkimalla tarkoitukseen sopivat tilat, sijoittaa niihin hal-

tuunsa saamaa esineistöä ja aineistoa sekä pitää näitä yleisön nähtävinä. Suomen Ilmavoimamuseo toimii Sotamuseon yhteistyömuseona, jonka materiaali on pääosin valtion omaisuutta.

5.5.2 Hallinnon kehittäminen

Selvityksessään erikoismuseojärjestelmän tilasta ja tulevaisuudesta (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisu 2012:27) selvitysmies Kalle Kallio esittää, että olisi perusteltua käynnistää fuusioneuvottelut, joiden tuloksena Suomen Ilmavoimamuseo ja Suomen Ilmailumuseo siirtyisivät yhteiseen organisaatioon. Neuvottelujen aikana museot selvittäisivät mahdollisuudet yhdistää toimintojaan ja tehostaa toimintaansa. Kallion esityksen seurauksena ilmailumuseoiden yhteistoiminnan kehittämistä selvittämään Suomen Ilmailumuseo ja Suomen Ilmavoimamuseo (silloin nimellä Keski-Suomen Ilmailumuseo) asettivat vuonna 2013 työryhmän. Selvitystyön tekijänä oli konsultti Martti Piltz Mobiliasta. Selvityksen johtopäätös oli, että fuusioimalla museot ei saavuteta sellaisia hallinnollisia, taloudellisia ja toiminnallisia synergiaetuja, jotka puoltaisivat ainakaan kovin nopeaa museoiden yhdistämistä.

Museovirasto on lausunnossaan Suomen Ilmavoimamuseon nimeämisestä valtakunnalliseksi erikoismuseoksi (MV/5/06.02.00/2018) todennut, että sotilasmuseotoiminnan jakautuminen kapeisiin sektoreihin ei luo edellytyksiä uusien valtakunnallisten erikoismuseoiden perustamiselle ko. alalle. Pikemminkin pitäisi edelleen jatkaa keskustelua suurempien museoyksiköiden perustamisesta kustannustehokkaalla ja realistisella tavalla.

Edelleen Museovirasto on todennut, että Suomen Ilmavoimamuseosäätiö on tällä vuosituhannella pyrkinyt kehittämään museon toimintaa aktiivisesti ja määrätietoisesti. Vuonna 2004 on tehty laajennussuunnitelma museon näyttely- ja säilytystilojen kehittämistä (Propelli-hanke, päivitetty 2009), mutta se ei ole edennyt. Museon kokoelmat ja toimiala ovat kiistatta ainutlaatuisia valtakunnallisesti ja osittain myös maailmanlaajuisesti.

Suomen Ilmavoimamuseo on toimialallaan keskeinen asiantuntijaorganisaatio, jonka asiantuntijayhteistyö eri toimijoiden kanssa on aktiivista ja jatkuvaa. Museossa oli vuonna 2019 vakituista kokopäiväistä henkilökuntaa yhteensä 7,3 henkilötyövuoden verran, joista kuusi on museoammattillista. Yhteensä todellisia henkilötyövuosia viime vuonna oli 8,4. vapaaehtoistyöntekijöitä oli 20 joiden työpanos oli yhteensä 500 tuntia.

Keski-Suomen Ilmailumuseosäätiö perustettiin Jyväskylässä 28.9.1978. Säätiön perustajajäseninä olivat Keski-Suomen Maakuntaliitto, Puolustusministeriö, Jyväskylän

maalaiskunta ja kaupunki, Jyväskylän lentoasema, Jyväskylän yliopisto ja tuolloin olemassa olleet neljä ilmavoimien kilttaa (Lentotekniikan, Viesti- ja tutka-, Lapin ja Satakunnan lennoston kiltat). Säätiön nykyinen kokoonpano on seuraava: Jyväskylän kaupunki, Keski-Suomen liitto, ilmavoimat, Finavia, Jyväskylän yliopisto, Ilmavoimien Kiltaliitto ry ja Lentotekniikan Kilta ry. Museo avattiin yleisölle 1.6.1979, tuolloin museon nimenä oli Keski-Suomen Ilmailumuseo.

Se nimettiin sotahistorialliseksi erikoismuseoksi 1983 toimimaan sotilasilmailualan keskusmuseona ja Sotamuseon yhteistyömuseoksi 2010. Nimi muutettiin 2016 Suomen Ilmavoimamuseoksi.

Museon ylläpitäjänä on nykyään Suomen Ilmavoimamuseosäätiö jonka taustayhteisöjä ovat Ilmavoimat, Finavia, Jyväskylän kaupunki, Jyväskylän yliopisto, Keski-Suomen Liitto, Ilmavoimien Kiltaliitto ja Lentotekniikan Kilta. Yhteistyö näiden taustayhteisöjen kanssa on toteutunut erilaisilla määrällisesti ja laadullisesti eri tavoilla. Esim. Jyväskylän kaupungilta on tullut vuosittain toiminta-avustusta, Ilmavoimilta logistiikkapalveluita, muilta markkinointiapua, talkooapua ym. vapaaehtoisvoimin tehtyä työtä jne.

5.5.3 Kokoelmat

Sotahistoriallisesta materiaalista vastaa maassamme Sotamuseo. Sotilasilmailun ja Suomen Ilmavoimien historian ja kulttuuriperinnön tallentaminen on vuonna 2015 tehdyn museoyhteistyösopimuksen mukaan Suomen Ilmavoimamuseon tehtävä. Puolustusvoimat on tällä sopimuksella sitoutunut varmistamaan Suomen Ilmavoimamuseon toimintaedellytykset nykyisissä tiloissaan 31.12.2018 saakka. Yhteistyö Puolustusvoimien kanssa on toteutunut hyvin vaikkakaan varsinaista rahallista tukea valtion omistuksessa olevan esineistön ym. aineiston säilyttämiseen ja hoitoon ei ole saatu.

Suomen Ilmavoimamuseo osallistuu museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:n toimintaan. Tallennustyönjaon mukaisesti Ilmavoimamuseo on alansa asiantuntija, joka tekee yhteistyötä ja antaa ohjausta ja neuvontaa toimialaansa liittyvissä kysymyksissä. Ilmavoimamuseo jakaa asiantuntemustaan esim. lentokoneiden konservoinnissa myös ulkomaisten ilmailumuseoiden kanssa tehtävän yhteistyön puitteissa. Museossa työskentelee tätä tarkoitusta varten konservaattori, jonka osaamisen myötä museolla on toimialueellaan paras asiantuntemus sotilaskoneiden restauroinnista. Asiantuntijapalveluita museo tarjoaa myös erilaisille yhteisöille, tutkijoille ja yksittäisille ihmisille. Museolla on myös koulutusyhteistyötä lähellä sijaitsevan Ilmasotakoulun kanssa.

Suomen Ilmavoimamuseon pitkän tähtäimen toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2019–2023 todetaan että yhteistyön tiivistäminen ja vastuun selkeyttäminen

yhdessä muiden suomalaisten ilmailumuseoiden ja –näyttelyiden kanssa on suunnittelukauden alkuvaiheen tärkein asia. Koko suunnittelukauden keskeinen haaste on puolestaan pitkään valmisteilla olleen laajennushankkeen (Propelli) edistäminen. Mini-avoite on toteuttaa hankkeesta säilytystiloihin liittyvä osa koska Puolustusvoimilta käyttöön saatuja säilytystiloja vähennetään jatkuvasti. Laajennushankkeen kokonaiskustannusarviosta säilytystilojen osuus on n. 30 % eli n. 3 milj. euroa.

Museoiden kokoelmien saatavuuden suurin ongelma on, etteivät Suomen Ilmavoimamuseon kokoelmat ole lainkaan verkon kautta saavutettavissa. Museon kokoelmia voisi avata nähtäville esim. Finnassa. Valtakunnallista saatavuutta edistääkseen museon olisi tärkeä kehittää erityisesti verkkopalveluitaan ja avata sitä kautta palveluitaan ja kokoelmiaan. Matkailun näkökulmasta museo on omassa maakunnassaan verrattain hyvin tunnettu ja arvostettu kohde.

Suomen Ilmavoimamuseon kokoelma on omalla toimialallaan valtakunnallisesti ja osittainen maailmanlaajuisesti merkittävä.

Suomen Ilmavoimamuseon kokoelmat ovat pääosin Puolustusministeriön omaisuutta (kaikki Ilmavoimilta poistettu museoesineistö). Museo kerää, tallentaa, säilyttää, laittaa esille ja tutkii materiaalia, jolla on historiallista merkitystä Ilmavoimien historian tai alueellisen (Keski-Suomi) tai paikallisen (Jyväskylän seutu) ilmailuhistorian kannalta. Museon kulttuurihistoriallisten esinekokoelmien laajuus on 3669.

Museon hallussa on lisäksi paljon alan kirjallisuutta (380 hyllymetriä) sekä arkistoaineistoa (60 000 nimikettä) mm. ainutlaatuisia teknillisiä piirustuksia lentokoneista. Käsitkirjoitusarkistoa on noin 170 hm. Kaikki kokoelmat sisältävät arvokasta aineistoa niin historiallisesti kuin kulttuuripoliittisestikin.

Suomen Ilmavoimamuseon kokoelmatyö on ollut suunnitelmallista ja sillä on kokoelmapolitiikka joka sisältää yleisellä tasolla olevan kartuntasuunnitelman. Museon kokoelmat ovat karttuneet ja tulevat karttumaan kuten edellä on todettu pääosin Puolustusministeriön omistuksessa olevilla esineillä. Myös yksityisiltä lahjoittajilta voidaan jotain mutta hyvin harkitusti. Museon kokoelmapolitiikassa todetaan, että materiaalin valinnassa keskitytään tallennusvastuun mukaiseen kartuntaan. Museon kokoelmien kartunta on hallittua ja suunnitelmallista ja se noudattaa valtakunnallisen tallennustyönjoon mukaista sopimusta. Kokoelmat on luetteloitu kokoelmanhallintaohjelma Memo-roniin.

Kokoelmien säilytykseen ja proaktiiviseen kartuntasuunnitelmaan liittyy suuria kysymysmerkkejä. Museon kokoelmapolitiikassa lukee: ”Kokoelmien määrän kasvaessa

säilytystilan puute on käynyt vakavaksi. Tällä hetkellä (2016) kaikkien kokoelmaesineiden ja -materiaalin asianmukainen säilyttäminen ei ole vaadittavalla tasolla. Jollei säilytystiloja saada lisää, rajoitetaan materiaalin vastaanottamista. Pahimmassa tapauksessa materiaalia joudutaan hävittämään”.

Nykydokumentointia Suomen Ilmavoimamuseo ei pysty nykyisillä resursseillaan tekemään. Museon kokoelmapoliittisessa ohjelmassa ei ole suunnitelmaa siitä, kuinka sitä aiottaisiin tehdä, jos resursseja olisi.

Suomen Ilmavoimamuseolla on asiantuntemuksensa perusteella edellytykset koordinoida oman erityisalan kokoelmatoimintaa. Suomen museoissa on ilmailualan kulttuuriperintöä sisältäviä kokoelmia mm. Suomen Ilmailumuseossa, Päijät-Hämeen Ilmailumuseossa, Karjalan Ilmailumuseossa, Karhulan Ilmailukerhon Lentomuseossa.

5.5.4 Museon tilat

Tilat museolle saatiin perustamisvaiheessa 1979 Luonetjärven varuskunnasta lentokentän laidalta tyhjäksi jääneestä lentokonehallista.

Museohalli todettiin liian pieneksi niin näyttelyn kuin säilytys- ja työtilojenkin puolesta. Valtion ja Jyväskylän maalaiskunnan maakauppojen tuloksena Tikkamannilan kylässä sijaitseva entinen elementtitehdaskiinteistö päättyi Puolustusministeriön omistukseen ja se saneerattiin ilmailumuseoksi 1980-luvun lopulla. Museo muutti uusittuihin ja tuolloin avariin tiloihin keväällä 1989. Rakennuksen kokonaisneliömäärä on 4 800 m², näyttelytilaa 3 100 m², kylmää säilytystilaa 3 650 m².

Suomen ilmavoimamuseo on toiminut nykyisissä tiloissaan vuodesta 1989 alkaen. Kiinteistö on alun perin rakennettu betoniteollisuuden tarpeisiin. Valtion virastojen kiinteistöjen hallintaan liittyvien muutosten johdosta museokiinteistön on omistanut vuodesta 2003 lähtien Senaatti-kiinteistöt. Eräiden muiden sotilasmuseoiden tapaan Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen esikunta on tällä hetkellä solminut vuokrasopimuksen museon puolesta. Puolustusvoimien logistiikkalaitoksen esikunta on ilmoittanut irtisanovansa Sotamuseon yhteistyömuseoiden käytössä olevien rakennusten ja niihin liittyvien maa-alueiden vuokra- ja palvelusopimukset siten, että sopimukset päättyvät viimeistään 31.12.2021. Edellä mainittuna aikana on tarkoitus siirtyä malliin, jossa museoiden säätiot vastaavat itse toimitiloistaan ja niihin liittyvistä sopimuksista.

5.5.5 Kävijät

Suomen Ilmavoimamuseossa vieraili vuonna 2019 20 267 kävijää joista 72 % oli maksaneita. 13 tilastoitua liikenne- ja viestintäalan museokohdetta keräsi yhteensä 722

648 kävijää joista 55 % oli maksavia asiakkaita. Museota kohden kävijöitä oli keskimäärin 55 588 henkeä. Ulkomaalaisia kävijöitä Suomen Ilmavoimamuseossa oli 9 %. Museo oli auki vuonna 2019 358 päivää eli lähes joka päivä. Kävijäprofiilissa painottuvat eri-ikäiset miehet. Museon palvelu- ja näyttelytarjonnan suuntaaminen laajemmalle yleisöpohjalle on selkeästi yksi kehittämiskohteista. Museon verkkosivuilla oli kävijöitä viime vuonna 36 428.

5.5.6 Talous

Museon kokonaismenot olivat vuonna 2019 441 332 euroa. Valtionosuus vuonna 2019 oli 185 765 euroa, jolla katettiin 42 % menoista. Valtionosuus nousi tälle vuodelle 197 645 euroon. Jyväskylän kaupungin avustusta museo sai 59 000 euroa. Puolustusvoimilta ei rahallista tukea saada. Kaikki apu on kuljetustukea, säilytystiloja ym. opetus- ja kulttuuriministeriö hyväksyi vuonna 1993 Suomen Ilmavoimamuseon (silloin Keski-Suomen Ilmailumuseo) museoiden valtionosuusjärjestelmän piiriin

5.5.7 Yhteenveto

Suomen Ilmavoimamuseon ja Suomen Ilmailumuseon käynnistettävä yhteistyöneuvottelut joiden lopputuloksena tulisi olla museotoiminnan jatkaminen uuden ilmailualan museosäätiön alaisuudessa. Järjestelyn lopputuloksena olisi n. 1,6 milj. euron budjetilla uuden museosäätiön alaisuudessa toimiva valtakunnallinen vastuumuseo, jossa vakinaisen henkilöstön vahvuus olisi 18,3 henkilötyövuotta ja joista museoammattilista henkilökuntaa 12. Samaan lopputulokseen on päädytty myös Suomen Ilmailumuseon keväällä 2020 opetus- ja kulttuuriministeriön avustuksella teettämässä ilmailumuseoselvityksessä (projektipäällikkö Anni Antila, Mobilia).

Uudessa museosäätiössä Suomen Ilmavoimamuseon rooli olisi uuden ilmailualan valtakunnallisen vastuumuseon kokoelmakeskuksena ja paikallisena näyttelytilana toimiminen Tikkakoskella. Suomen Ilmailumuseon roolina olisi puolestaan valtakunnallisen vastuumuseon näyttelykeskuksena toimiminen Vantaalla.

Hyvä ratkaisu olisi se, että museot yhdistyvät ja niistä muodostetaan uusi valtakunnallinen ilmailun alan vastuumuseo. Silloin sen käytössä oleva kokoelmakeskus voisi saada OKM:n vuokratukea, jota saavat kaikki muutkin Senaatin tiloissa olevat valtakunnalliset vastuumuseot (Sarka, Siida, Designmuseo, Arkkitehtuurimuseo). Tuki kattaa niillä periaatteessa kaikki Senaatille maksettavat vuokrat.

Tikkakosken kokoelmakeskuslaajennus voitaisiin rakentaa Senaatin rahoittamana. Senaatti omistaa jo valmiiksi vanhan IVM:n kiinteistön. Jos lisäneliöitä tulisi 9 500 m², olisi kokonaispinta-ala 14 000 m². Mikäli vuokrataso olisi samaa luokkaa kuin nykyään

eli jotain 3,3 e/m²/kk, olisi vuosivuokra koko 14 000 neliön rakennuksesta 560 000 euroa. IVM jää vuoden 2022 alusta ilmeisesti pois Puolustusvoimien vuokratuen piiristä, joten valtakunnalliselle vastuumuseolle maksettava vuokratuki voisi olla yksi ratkaisumalli kiinteistömenojen rahoitukseen.

5.6 Suomen merimuseo

5.6.1 Yleistä

Suomen merimuseo on kansallinen merimuseo, jonka tehtävänä on Suomen merenkulun historian tallentaminen ja tiedon välittäminen. Merimuseo kerää ja tallentaa merenkulkuun ja veneilyyn liittyvää esineistöä, kuvia, arkistoaineistoa ja kirjallisuutta. Merimuseo sijaitsee Kotkassa vuonna 2008 avatussa Merikeskus Vellamossa, jonka muita toimijoita ovat Kymenlaakson museo, Tietokeskus Vellamo, ravintola Laakkonki ja museokauppa Plootu. Lisäksi rakennuksessa on mm. opetus- ja seminaaritiloja sekä yli 200-paikkainen auditorio. Kokonaisuudessaan Merikeskus Vellamo muodostaa yhden maakunnan tärkeimmistä matkailukohteista. Vellamon suunnitteli Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäki Oy, ja pääsuunnittelijana toimi arkkitehti, professori Ilmari Lahdelma.

Merimuseon päänäyttely "Pohjantähti, Etelän risti" kertoo merenkulun historiasta ja nykypäivästä teemoittain. Pääteemoina ovat merenkulkija, merikauppa, laivat, laivamatkustaminen ja navigointi. Näyttelyn keskeisenä elementtinä on pohjoisen merenkulumme erikoisuus, talvimerenkulku. Museon päänäyttely tarjoaa toiminnallisia tapoja tutustua Suomen merenkulun historiaan ja nykypäivään. Päänäyttelyä täydentävät vaihtuvat näyttelyt.

Suomen merimuseo Helsingin Hylkysaarella avattiin yleisölle vuonna 1981, mutta kokoelmien kartuttaminen museota varten alkoi jo 1900-luvun alussa. Tuolloin ajatusena oli avata tulevaan Kansallismuseoon merihistoriallinen osasto, jota varten konsuli Gösta Sundman lahjoitti Suomen Muinaismuistoyhdistyksen kokoelmiin merihistoriallista esineistöä. Gösta Sundmanin sekä muiden henkilöiden vuosina 1906–1913 lahjoittamista aineistoista muodostettiin ns. Nautica-kokoelma, jossa on navigointiinstrumentteja, pienoismalleja, kirjoja, piirustuksia ja laivatauluja. Kokoelmat sijoitettiin varastotilojen puutteessa Helsingin kaupunginmuseon varastoon, josta ne palautuivat Suomen merimuseolle 1970-luvulla.

Suomen itsenäistyttyä Kansallismuseon kokoelmiin liitettiin merihistoriallista aineistoa vain satunnaisesti, ja ajatus merihistoriallisesta museosta tai osastosta Kansallismuseossa jäi toteutumatta.

1950-luvun lopulla Ruotsissa löydetty Vasa-laivan hylky ja Suomen hylkylöydöt yhdessä yleistyneen sukellusharrastuksen kanssa lisäsivät kiinnostusta meriarkeologiaan. Urheilusukeltajat aloittivat tutkimukset Kotkan edustalla sekä Nauvossa ja Hangossa sijaitsevilla hilyillä. Koska hylkylöytöjä voitiin verrata muihin muinaismuistoihin, niin oli selvää, että Museoviraston edeltäjä Muinaistieteellinen toimikunta osallistui tutkimuksiin. Tutkimusten tuloksina nostettu esineistö herätti uudestaan henkiin jo hiipuneen merimuseoaatteen.

Opetusministeriö asetti vuonna 1962 ns. merimuseotoimikunnan valmistelemaan erityisen valtiollisen merimuseon perustamista, mutta komitean mietintö jätettiin pöydälle. Vuonna 1963 perustettiin Suomen Merimuseoyhdistys keräämään yhteen Helsinkiin suunnitellusta merimuseosta kiinnostuneet henkilöt ja yhteisöt. Museohankkeen toteuttamista ajaneen toiminnan ohella yhdistys avusti museon kokoelmien kartuttamista sekä meriarkeologisia tutkimuksia.

5.6.2 Museon tilat

Merenkululaitos tarjosi vuonna 1964 merimuseorakennukseksi Hylkysaarella sijaitsevaa entistä luotsirakennusta. Tämän jälkeen merimuseokomitea ryhtyi selvittämään opetusministeriölle merimuseokysymystä uudestaan. Komitean suosituksesta huolimatta varsinainen merimuseo jäi edelleen perustamatta. Muinaistieteellinen toimikunta perusti kuitenkin vuonna 1968 meriarkeologisen toimiston, joka ryhtyi harjoittamaan sekä meriarkeologista että merihistoriallista tutkimusta ja keräystoimintaa. Muinaismuistohallinnon uudelleenorganisoinnin yhteydessä vuonna 1972 merihistorian toimiston asema vahvistettiin uudessa museovirastossa. Tällä päätöksellä luotiin merihistorian tutkimukselle keskusorganisaatio. Merihistorian toimisto muutti syksyllä 1973 Hylkysaaren entiseen luotsirakennukseen. Suomen merimuseon perusnäyttely avattiin Hylkysaarella vuonna 1981.

Hylkysaaren vanha, historiallisesti kiinnostava luotsikasarmi ei soveltunut nykyaikaiseen museokäyttöön ja museon tilatarpeesta keskusteltiin useissa eri yhteyksissä. Monien vaiheiden jälkeen Opetusministeriö teki 1.4.2003 päätöksen Suomen merimuseon sijoittamisesta Kotkaan, myöhemmin Merikeskus Vellamoksi nimettyyn uudisrakennukseen.

Siirron yhteydessä päätettiin, että meriarkeologinen toiminta jää Helsinkiin Hylkysaaren tiloihin. Museoviraston työjärjestyksen muuttamisen myötä meriarkeologinen toiminta siirtyi Suomen merimuseosta Museoviraston arkeologian osastoon perustettuun Meriarkeologian yksikköön. Meriarkeologian yksikön lisäksi Hylkysaareen jäi Suomen merimuseon alaisuuteen kuuluva vettyneen materiaalin konservointilaitos, joka siirrettiin Museoviraston uuteen kokoelmakeskukseen Vantaalle vuonna 2017.

Suomen merimuseon henkilökunta muutti uusiin, tarkoituksenmukaisiin toimitiloihin Kotkaan joulukuussa 2007. Yleisölle Merikeskus Vellamo näyttelyineen avautui 11. heinäkuuta 2008. Kirjasto- ja arkistopalvelut avattiin vaiheittain vuosina 2009–2010.

5.6.3 Kävijät

Museokävijöitä Suomen merimuseossa oli vuonna 2019 yhteensä 72 765.

5.6.4 Kokoelmat

Merimuseon kokoelmat muodostuvat esine-, vene-, asiakirja- ja kuvakokoelmista, jotka tarjoavat monipuolisen näköalan Suomen merelliseen historiaan ja nykypäivään. Esinekokoelmiin kuuluu yli 16 000 esinettä ja kuvakokoelmaan 37 000 valokuvaa. Asiakirjakokoelma sisältää 150 hyllymetriä asiakirja-aineistoa sekä 8 000 karttaa ja piirustusta, lähinnä laiva- ja venepiirustuksia. Kuvakokoelmaa hoitaa ja sen asiakaspalvelusta vastaa Museoviraston Kuvakokoelmat.

Merimuseon kokoelmissa on kolme pääkokonaisuutta: meriarkeologinen aineisto, valtion siviilimerenkulkuhallinnon toimintoihin liittyvä aineisto ja kauppamerenkulkuun liittyvä aineisto. Lisäksi Merimuseo tallentaa muun muassa veneisiin ja veneilyyn sekä laivan- ja veneenrakennukseen liittyviä aineistoja. Tallennusohjelman ulkopuolelle jäävät merikalastus sekä sisävesiliikenne. Laivastohistorian valtakunnallisesta tallentamisesta vastaa merikeskus Forum Marinum.

Esine-, asiakirja- ja kuvakokoelmien kartunta tapahtuu pääasiassa lahjoituksin. Meriarkeologinen esineistö otetaan kokoelmiin Museoviraston omien tai muiden luvan saaneiden toimijoiden kenttätöiden kautta.

Merimuseossa on laaja merihistoriallinen kirjasto, jonka asiakaspalvelu toimii Tietokeskus Vellamossa, Suomen merimuseon talous- ja henkilöstöresurssit ovat muihin liikenteen- ja viestinnän alan museoihin hyvällä tasolla.

5.6.5 Henkilöstö

Kokopäiväisiä työntekijöitä Merimuseossa vuonna 2020 on 17 ja sen lisäksi museon käytössä on Suomen kansallismuseon ja Museoviraston kiinteistö- ja hallintopalveluiden, arkisto- ja tietopalveluiden, kulttuuriympäristöpalveluiden, museoteknisen, konservoinnin, kokoelmakeskuspalveluiden, markkinoinnin, viestinnän ja näyttelypalveluiden henkilöstö tarpeen mukaan.

5.6.6 Yhteenveto

Suomen merimuseolla on vakiintunut rooli keskeisenä ja vahvana valtiollisena museo-toimijana. Sillä on toimiva, sopimuksella vahvistettu työnjako muiden merellistä kulttuuriperintöä tallentavien museoiden ja instituutioiden mm. Väyläviraston kanssa.

Tässä selvityksessä Suomen merimuseolle esitetään luotsilaiva s/s Saimaan luovuttamista Väyläviraston omistuksesta. Siitä on selvitys ja esitys kohdassa 8.9. S/s Saimaa.

5.7 Suomen Rautatiemuseo

5.7.1 Yleistä

Suomen Rautatiemuseon toimiala on suomalainen rautatiehistoria 1800-luvun puolivälistä nykypäivään. Kehittyvä rataverkko mullisti ihmisten liikkumisen ja mahdollisti elinpiirin laajenemisen, samalla kun se tarjosi edellytykset teollistumiselle. Tänä päivänä Suomen rataverkko on 6 000 km, pohjoisimmillaan Kolarissa ja Kemijärvellä. Kaukoliikenteessä on päivittäin n. 300 vuoroa, lähiliikenteessä 900 ja tavaraliikenteessä 450 päivässä. Rautatien osuudet ovat olleet hienoisessa kasvussa suhteessa muihin liikkumismuotoihin ja valtion tavoitteena on kasvattaa rautatieliikenteen osuutta sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. VR-Yhtymän henkilöstö vuonna 2016 oli 7 900 henkilötyövuotta, minkä lisäksi rautateiden tehtävissä työskentelee henkilöstöä Liikennevirastossa, Liikenteen turvallisuusvirastossa Trafissa ja rautateiden uusilla toimijoilla. Opetus- ja kulttuuriministeriö on päätöksessään 1.11.2019 nimennyt Suomen Rautatiemuseon rautatiehistorian valtakunnalliseksi vastuumuseoksi 1.1.2020 alkaen.

Rautatietoimiala ja -toimijakenttä ovat parhaillaan isossa muutoksessa, millä on ja tulee olemaan vaikutuksia sekä Rautatiemuseon toimialaan, toimintaedellytyksiin että toimintaan. Erityisesti henkilöliikenteen avaaminen yksityisille toimijoille muuttaa merkittävästi toimialan luonnetta. Tavaraliikenne on avattu kilpailulle jo aiemmin.

VR-Yhtymä on Suomen Rautatiemuseon tärkein kumppaniorganisaatio. Museon kokoelmat ovat suureksi osaksi yhtymän omistuksessa ja se vastaa omistamansa liikennekelpoisen kaluston huollosta. VR-Yhtymä myös rahoittaa museota suoraan. Museon selvityksestä käy ilmi, että se tunnistaa lähitulevaisuuden haasteekseen paitsi alan murrosvaiheen seuraamisen ja tallentamisen myös toimivien yhteistyömallien kehittämisen alan uusien toimijoiden kanssa.

Suomen Rautatiemuseon missio kiteytyy sanoihin ”elävää rautatiehistoriaa”. Museo tavoitteena on toteuttaa tarkoitustaan tuomalla esiin ilmiöitä ja antamalla asiakkaiden kokea historiaa elävällä tavalla. Museon selvityksessä ja kokoelmapoliittisessa ohjelmassa 2017–2021 todetaan, että se on rajannut toimintansa ja tallennusalan rautatiehistoriaan tiiviisti liittyviin ilmiöihin. Se tallentaa rautatiehistorian merkittävien taustaorganisaatioiden historiaa, rautatieammattien ja -ammattissa toimimisen historiaa, rautatieliikenteen ja -matkustamisen historiaa, rautateihin liittyvien palveluiden historiaa, rautatieliikenteeseen vaikuttaneen teollisuuden historiaa sekä jossain määrin myös sellaisia yhteiskunnan osa-alueita, joihin rautatieliikenne on merkittävästi vaikuttanut.

5.7.2 Tallennustyö

Valtakunnallisena vastuumuseona Suomen Rautatiemuseon tehtävä on kansallisesti merkittävän ja kattavan aineiston tallentaminen rautatiehistoriasta. Museon selvityksen mukaan paikalliset ilmiöt on usein sovittu rajattavaksi pois Rautatiemuseon tallennusvastuusta ja sen myötä osaksi maakunta- ja paikallismuseoiden tallennusvastuuta. Rajanvetoa on lisäksi tehty muiden liikenteen museoiden, erikoismuseoiden sekä harrastajavoimin ylläpidettyjen Toijalan Veturimuseon, Savon Radan museon, Jokioisten Museorautatien ja Haapamäen Museoveturiyhdistyksen kanssa. Suomen Rautatiemuseo kuitenkin kerää tiedot siitä, minkälaisia aineistoja rautatiehistoriasta löytyy ja mistä.

Museon toimialue on selvärajainen, eikä siinä ole merkittäviä päällekkäisyyksiä muiden museoiden kanssa, kuten selvitysmies Kalle Kalliokin toteaa selvityksessään valtakunnallisesta erikoismuseojärjestelmästä (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2012:27).

Rautatiemuseo perustettiin vuonna 1898 osaksi Rautatiehallitusta. Museon taustalle perustettiin säätiö vuonna 1974 museon muuttaessa Helsingistä Hyvinkäälle. Suomen Rautatiemuseo nimettiin valtakunnalliseksi erikoismuseoksi vuonna 1997 ja se on toimialueensa johtava asiantuntija. Asiantuntijuus perustuu museon hallinnassa oleviin kokoelmiin ja aineistoihin sekä henkilökunnan asiantuntemukseen. Museolla on ollut koko historiansa ajan läheinen suhde ja asiantuntijarooli suhteessa taustayhteisöihinsä.

5.7.3 Sidosryhmäyhteistyö

Suomen Rautatiemuseolla on vahvat kontaktit rautatietoimialan keskeisiin organisaatioihin ja toimijoihin, joskin toimijakenttä on isossa muutoksessa. Muutos vaatii museolta uusien kontaktien ja kumppanuuksien aktiivista luomista sekä vanhojen päivittämistä. Museo on myös taloudellisesti riippuvainen oman alansa toimijoista, mikä aiheuttaa muutostilanteessa epävarmuutta toimintaedellytysten turvaamisesta.

VR-Yhtymä kuuluu museon tärkeimpiin sidosryhmiin, joka nykyään edustaa tahoa, joka aikoinaan perusti museon. Yhtymä tukee museota taloudellisesti ja omistaa museon kokoelmat suureksi osaksi. VR-Yhtymällä ja Rautatiemuseon säätiöllä on ollut vuonna 2014 solmittu yhteistyösopimus, mihin perustuen museo muun muassa on pitänyt huolta kansallisesta rautatiehistorian kokoelmasta, tallentanut ja tuonut esiin maamme rautatiehistoriaa sekä tukenut alan tutkimustoimintaa. VR irtisanoi yhteistyösopimuksen vuonna 2018 ja korvasi sen uudella, joka oli voimassa vuoden 2019 loppuun asti. Vuodelle 2020 saatiin uusi määräaikainen sopimus, jossa avustuksen taso oli sama kuin vuonna 2017 (pois lukien markkinointiavustus).

Museo ylläpitää alan valokuva-arkistoa, asiakirja-arkistoa, piirustusarkistoa ja kirjastoa, jotka ovat myös VR-Yhtymän käytössä. Molemmat osapuolet myös antavat toisilleen asiantuntija-apua.

Suomen Rautatiemuseon hallinnassa olevista kiinteistöistä suurin omistus on Väylävirastolla, joka tarjoaa tilat vastikkeetta museon käyttöön. Lisäksi virasto pitää kunnossa museon raiteistoa, joka on osa valtion rataverkkoa.

Hyvinkään kaupunki on Rautatiemuseon tärkeä yhteistyötaho. Tänä päivänä museo on kaupungin tärkein nähtävyys ja matkailijoiden ykköskohde. Hyvinkään kaupunki onkin museon yksi rahoittajista, se huolehtii museon hallinnoimasta suuresta puistoalueesta ja yhteistyötä tehdään muutenkin esimerkiksi markkinoinnissa.

Suomen Rautatiemuseo on myös vahvasti verkottunut museoalan toimijoiden kanssa niin Suomessa kuin kansainvälisestikin. Museo on liikenteen ja viestinnän museoiden yhteisen Trafiikki-yhdistyksen jäsen. Hallituksen muodostavat museoiden johtajat ja yhdistyksen kautta tehdään museoiden yhteisiä projekteja, hankintoja sekä näyttelyitä ja tapahtumapäiviä. Yhdistys myös julkaisee Trafiikki-lehteä liikenteen ja viestinnän museoiden asiakkaille. Kansainvälistä yhteistyötä Suomen Rautatiemuseo tekee erityisesti pohjoismaisten sekä venäläisten rautatiemuseoiden kanssa. Viimeksi museo on ollut konsulttina Venäjän uuden päärautatiemuseon rakennushankkeessa. Rautatiemuseo on myös jäsenenä IATM -verkostossa (International Association of

Transport and Communication Museums). Suomen Rautatiemuseo on mukana museoiden valtakunnallisessa tallennus- ja kokoelmayhteistyössä TAKO:ssa. Lisäksi museon henkilökunta osallistuu aktiivisesti alan koulutukseen ja kehittämistilaisuuksiin.

Valtakunnallisena vastuumuseona Rautatiemuseo auttaa, edistää ja tukee rautatieharrastajien toimintaa. Erityisesti yhteistyötä tehdään harrastajavoimin ylläpidettyjen museoiden Toijalan Veturimuseon, Savon Radan museon, Haapamäen Museoveturiyhdistyksen sekä Lahden rautatieharrastajat Topparoikka ry:n ja Porvoon museorautatie ry:n kanssa. Suomen Rautatiemuseo antaa harrastajayhteisöille asiantuntija-apua ja neuvoa tarvittaessa. Vuosittain järjestetään yhteisiä tapahtumia ja välillä tehdään myös yhteisiä näyttelyprojekteja ja markkinointiyhteistyötä. Suomen Rautatiemuseo jakaa harrastajayhteisöille pieniä apurahoja erilaisiin hankkeisiin. Harrastajayhteisöjen jäsenistö puolestaan työskentelee Rautatiemuseon hyväksi talkoolaisina.

Suomen Rautatiemuseolla on ystäväyhdistys, johon kuuluu 200 jäsentä. Yhdistyksen toiminta kohdistuu museon taloudelliseen tukemiseen, talkoolaiskanavana toimimiseen ja tiedon välittämiseen. Esimerkiksi vuonna 2016 Suomen Rautatiemuseolla oli talkoohanke ”Kokoelmatyötä yhdessä ystävien kanssa”, jonka tuloksena julkaistiin Finnassa 256 rautatiekarttaa.

Suomen Rautatiemuseo harjoittaa museojunien nostalgialiikennettä Uudellamaalla ja se on mahdollista myös koko maassa.

Suomen Rautatiemuseo on asettanut strategiassaan 2016–2020 tavoitteeksi lisätä erityisesti ryhmäkävijöiden määrää sekä erilaisia pedagogisia palveluja, kuten opetus- ja muita palvelupaketteja.

5.7.4 Kokoelmat

Suomen Rautatiemuseolla on hallussaan hyvin laajat ja monipuoliset, kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ja kansallisesti merkittävät kokoelmat, joita on kartutettu jo 1800-luvulta lähtien. Museon kokoelmiin kuuluu noin 20 000 esinettä, 74 464 valokuvaa sekä kirjasto, arkisto ja liikkuvan kaluston kokoelma. Esinekokoelmien digitointiaste oli 16 % vuonna 2019. Museon strategisena tavoitteena 2016–2020 on nostaa digitointiaste vähintään 30 prosenttiin. Valokuvien digitointiaste oli 48 % vuonna 2019.

Suurimpia esineryhmiä ovat vaunujen, asemien ja toimistojen irtaimisto, virkapuvut ja työvälineet, pienoismallit, jetonit sekä mitalit, kilvet, opastin- ja turvalaitteet, työkalut ja opetusvälineet. Muskettiin on luetteloitu n. 3 972 esinettä. Museon liikkuvaan kalustoon kuuluu vetokalustoa ja vaunuja, kaikkiaan yli 100 kalustoyksikköä. Kokoelmassa

on kattavasti höyryvetureita eri aikakausilta, dieselvetureita, moottorivaunuja, resinoita, matkustajavaunuja ja tavaravaunuja, sekä kolme keisarillista vaunua, jotka valmistettiin 1870-luvulla Venäjän keisarin käyttöön Suomen rautateille. Suurimman osan liikkuvasta kalustosta omistaa VR Yhtymä ja museolla on siihen hallintaoikeus. Museon kokoelmissa on valokuvia eri aikakausilta vuodesta 1865 aina tähän päivään saakka.

Museo on mukana ammatillisten museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:ssa, jossa se toimii pooleissa 5 (Liikenne, viestintä ja matkailu) ja 4 (Tuotanto, palvelut ja työelämä).

Suomen Rautatiemuseolla on tuore kokoelmapolitiikka, jossa todetaan, että kokoelmat ovat muodostuneet pitkälti passiivisen kartunnan tuloksena. Tavoitteena on siirtyä entistä pro-aktiivisempaan tallennukseen, jossa lähtökohtana on ilmiöille rakennettu tallennussuunnitelma. Museon nykydokumentointihankkeissa toteutetaan ilmiökeskeistä tallennusta ja nykydokumentointihankkeita tehdään lähes vuosittain. Kokoelmat karttavat muuten pääosin lahjoitusten ja luovutusten myötä. Silloin tällöin tehdään kokoelmahankintoja ostoin, jolloin hankitaan aineistoa paikkaamaan vanhoista kokoelmista puuttuvia aihepiirejä.

Suomen Rautatiemuseo on asettanut kokoelmapolitiikkakaudella tavoitteekseen mm. tehdä tallennussuunnitelman kaikille kokoelmien osa-alueille, rakentaa yhteyksiä alan uusien toimijoiden kanssa, siirtyä uuteen kokoelmanhallintajärjestelmään, kasvattaa kokoelmien digitointiasetusta sekä saatavuutta Finnassa. Lisäksi kokoelmille tehdään arvaluokitusmalli, riskikartoitus ja tarkempi turvallisuus- ja pelastussuunnitelma.

Museo on vienyt kokoelmiaan Finnaan saataville ja vuonna 2020 Finnassa oli julkaistu n. 8 179 kuvaa, 256 karttaa ja 1 453 esinettä.

Valtakunnallisella vastuumuseolla korostuu vaatimus edustamansa toimialan valtakunnallisesta tallentamisesta, mikä rautatietoimialan luonteen vuoksi toteutuu museon kokoelmissa hyvin. Museon näkökulmasta sille tärkeämpi päämäärä kuin kaluston omistus tai hallinnointi, on ksäilyminen. Suomalaista rautatiehistoriallisia kokoelmia onkin paitsi museolla itsellään, myös muualla Suomessa, osin harrastajien hallussa.

5.7.5 Museon tilat

Suomen Rautatiemuseo toimii ainutlaatuisella rautatiepihalla, jolla toimisessaan se yläpitää samalla arvokasta ympäristöä, edistää sen säilymistä ja välittää samalla myös alueen historiaa. Kiinteistö soveltuu hyvin museon tarpeisiin ja alueeksi. Alue muutet-

tiin museoalueeksi vuonna 1974. Puistoissa olevat vanhat rakennukset (asemarakennus ja muut rautatieläisten asutukseen liittyvät rakennukset) toimivat näyttelytiloina, säilytystiloina ja esim. kahvilana. Vanhoihin rakennuksiin kuuluu myös näyttävä veturihalli.

Uudemmat hallit on rakennettu 1980-luvulla ja viimeisin on valmistunut 2014. Uusimassa hallissa on olosuhdeilmastoitua säilytystilaa. Museolla on myös oma raiteisto. Rakennusten suuremmista korjauskustannuksista vastaavat rakennusten omistajat, vanhojen rakennusten osalta Väylävirasto ja uudempien hallien osalta Rautatiemuseon säätiö. Raiteistoa hoitaa Väylävirasto. Kiinteistön alueella on rakentamatonta tilaa ja museolla siihen lisärakentamisoptio. Tällä hetkellä tilaa on 6 000 neliötä, joista 5 000 neliötä on näyttely- ja yleisöpalvelukäytössä. Museolla on lisäksi ollut maksutonta säilytystilaa Hyvinkään konepajalla.

5.7.6 Kävijät

Museo panostaa erityisesti Hyvinkäällä omissa toimitiloissaan ja lähiympäristössä tuotettaviin palveluihin, tapahtumapäiviin ja näyttelyihin. Museon kävijämäärä on vuosittain 23 000–28 000 välillä (vuonna 2019 27 262). Museolla on lisäksi tutkija-/tietopalvelu sekä kokoelmapalveluita. Vuonna 2019 tietopalveluasiakkaista museolla kävi 45. Suomen Rautatiemuseon asiantuntijapalvelut ja aineistot ovat vahvimmin rautatietomielan sisäisessä käytössä. Strategiassaan 2016–2020 museo linjaa, että se on alansa valtakunnallinen museo, joka tarjoaa tukeaan ja apuaan nimenomaan muille saman alan toimijoille.

Museo panostaa erityisesti Hyvinkäällä omissa toimitiloissaan ja lähiympäristössä tuotettaviin palveluihin, tapahtumapäiviin ja näyttelyihin. Museon kävijämäärä on vuosittain 23 000–28 000 välillä (vuonna 2019 27 262). Museolla on lisäksi tutkija-/tietopalvelu sekä kokoelmapalveluita. Vuonna 2019 tietopalveluasiakkaista museolla kävi 45. Suomen Rautatiemuseon asiantuntijapalvelut ja aineistot ovat vahvimmin rautatietomielan sisäisessä käytössä. Strategiassaan 2016–2020 museo linjaa, että se on alansa valtakunnallinen museo, joka tarjoaa tukeaan ja apuaan nimenomaan muille saman alan toimijoille.

5.7.7 Henkilöstö

Museolla on tällä hetkellä 9 päätoimista henkilöä joista kahdeksan on museoammattilisia. Lisäksi museossa työskentelee kesäisin 5–6 täysipäiväistä kesätyöntekijää ja talvikaudella avoimna pidon tuntityöntekijöitä, oppaita, projektityöntekijöitä ja vapaaehtoisia. Museon todellinen keskimääräinen henkilötöyvuosimäärä vuosina 2015–2018 oli 11,5. Sama luku oli myös vuonna 2019 museon yhteenlaskettu henkilötöyvuosimäärä.

5.7.8 Talous

Vuonna 2019 Suomen Rautatiemuseon kokonaismenot olivat n. 804 856 euroa. Valtionosuus oli 348 682 euroa. Hyvinkään kaupunki tuki museota 165 000 eurolla, samoin VR-Yhtymä 120 000 eurolla. Luvuissa eivät näy Väyläviraston avustus, joka on kiinteistöjen korvaukseton hallintaoikeus sekä raiteiston ylläpito eikä VR-Yhtymän panostus kaluston kunnossapitoon ja liikennöintiin. Vuodelle 2020 Suomen Rautatiemuseon valtionosuudet nousivat vuoden 2019 tasosta 70 669 euroa 419 351 euroon.

Merkittävä muutos on, että VR-Yhtymän monopoliasema Suomen rautateiden henkilöliikenteessä päättyy vuonna 2024. Suomen henkilöjunaliikenteen kilpailuttaminen alkoi Etelä-Suomen taajamajunaliikenteestä vuonna 2020. VR-Yhtymä säilyy valtion omistuksessa, mutta siitä tullaan eriyttämään kilpailun mahdollistamiseksi kolme eri valtionyhtiötä, jotka ovat kalusto-, kunnossapito- ja kiinteistöyhtiö.

5.7.9 Yhteenveto

Suomen Rautatiemuseon ja Väyläviraston välisissä neuvotteluissa ollaan päädytty siihen, että Väyläviraston omistamat Rautatiemuseon maksuttomasti käytössä olevat kiinteistöt siirtyisivät Senaatti-kiinteistöille lukuunottamatta raiteistoa joka säilyy osana Väyläviraston ylläpitämää rataverkkoa. Samoin olisi järkevää siirtää myös Rautatiemuseon Säätiön omistuksessa olevat kiinteistöt Senaatti-kiinteistöjen omistukseen koska kiinteistöt ovat käytännössä yhtä ja samaa rakennuskompleksia. Museon käytössä olevissa rakennuksissa on korjausvelkaa, joka pahenee jatkuvasti. Museo huolehtii alueella olevien säätiön omistamien rakennusten hoidosta sekä Väyläviraston rakennusten museon toimintaan liittyvistä kuluista. Rautatiemuseon Säätiön taloudelliset resurssit eivät kuitenkaan ole riittävät Väyläviraston hallinnassa olevien rakennusten korjausvelan hoitamiseen.

Kiinteistöjen omistuksen siirtyessä Senaatti-kiinteistöille on erityisen tärkeää määrittellä vastuurajat uudelle toimintamallille kaikkien osapuolten kesken (Rautatiemuseon Säätiö, Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto, Hyvinkään kaupunki, VR).

Kiinteistöjen siirto Senaatille edellyttää, että niistä laaditaan ulkopuolisen tahon toimesta arviokirjat. Kiinteistön arvo, kunto ja peruskorjaustarpeiden laajuus määrittävät pääomavuokran, johon lasketaan ylläpitoavuokran osuus. Ennen kuin asiasta voidaan OKM:ssä tehdä asiasta lopullisia päätöksiä, pitäisi tuleva vuokrataso olla tiedossa ja LVM:n puolelta esitys tämän määrärahan siirtämisestä OKM:n pääluokkaan.

Toinen vaihtoehto Rautatiemuseon käytössä olevien kiinteistöjen hallinnan suhteen on se, että vain Väyläviraston omistuksessa olevat kiinteistöt siirtyvät Senaatti-kiinteistöille ja Rautatiemuseon Säätiön omistamat rakennukset jäävät edelleen sen haltuun. Näin ollen Rautatiemuseo siirtyisi Senaatti-kiinteistöjen vuokralaiseksi vain Väyläviraston nykyään omistamien kiinteistöjen osalta. Tämäkin vaihtoehto pitää sisällään samanlaisen vuokran määrittelyprosessin, määrärahan siirron OKM:n pääluokkaan ja vastuualuerajojen läpikäynnin kuin ensimmäinen vaihtoehto.

Rautatiemuseon läheisyydessä, Hyvinkään Sahanmäessä vuonna 1949 toimintansa aloittanut VR:n konepaja lopetti toiminta vuonna 2018. Konepajalla on tehty museon käytössä olevan liikkuvan kaluston vuotuiset kunnossapitotyöt. Niiden jatkuminen olisi museon toiminnan kannalta äärimmäisen tärkeää mutta nykyinen tilanne ei sitä mahdollista. Museon ja Suomen rautatiehistoriallisen kulttuuriperinnön hoidon kannalta olisi hyvä ratkaisu perustaa VR:n Hyvinkään entisen konepajan tiloihin Suomen Rautatiemuseon Säätiön perustama kansallinen raideliikenteen kulkuvälineiden kunnostus- ja entistämiskeskus. Se palvelisi paitsi Suomen Rautatiemuseota niin myös muita alan toimijoita keskitetysti ja joka olisi hyvien liikenneyhteyksien ansiosta helposti saatavissa.

VR-Yhtymä Oy:n yhteistyösopimuksen osalta on selkeä tarve saada aikaiseksi riittävän pitkäaikainen, vähintään 10-vuotinen yhteistyösopimus Suomen Rautatiemuseon rahoituksen pitkäjännitteisen turvaamisen tueksi. Sopimuksella turvattaisiin VR-Yhtymän Oy:n omistaman kansallisesti ainutlaatuisen kokoelman säilyminen sekä museon käytössä olevan liikkuvan kaluston vuotuiset kunnossapidon kustannukset. Yhteistyösopimuksen rahoitus voitaisiin määritellä myönnettäväksi korvamerkittynä avustuksena VR-Yhtymä Oy:n valtiolle tulouttamista osingoista ja pääoman palautuksista.

6 Ammatilliset viestinnän alan museot

Selvityksen tässä osassa kuvataan tarkemmin museoiden toimintaa, hallintoa ja rahoitusta sekä analysoidaan niiden nykytilannetta ja tulevaisuuden näkymiä. Laajempi, koko selvityksen kohteena olevaa museokenttää koskeva tilanneanalyysi, hallinnon, rahoituksen ja toiminnan kehittämisselitteet esitellään omilla luvuillaan.

6.1 Mediamuseo Rupriikki

6.1.1 Yleistä

Rupriikki on yksi Tampereen kaupungin ylläpitämistä historiallisista museoista ja kuuluu Tampereen kaupungin museopalveluiden organisaatioon. Vuonna 2015 museo aloitti näyttelytoimintansa museokeskus Vapriikissa. Rupriikin näyttelytila Vapriikissa sijaitsee 2. kerroksessa Suomen pelimuseon ja Postimuseon välittömässä läheisyydessä. Tilaan toteutettiin Rupriikin perusnäyttely, joka moniaistinen tutkimusmatka median välineisiin ja ilmiöihin. Rupriikin vieressä sijaitsevassa noin 100 neliömetrin galleriatilassa museo järjestää vaihtuvia näyttelyitä. Uuden perusnäyttelyn suunnittelu käynnistyy syksyllä 2020.

Rupriikki tuottaa näyttelypalveluita, tapahtumia ja osallistuu erilaisiin yhteistyöprojekteihin. Kokoelmat ovat osa Tampereen kaupungin kulttuurihistoriallisia kokoelmia, joihin kuuluu useita laajoja viestintähistoriallisia kokoelmia. Rupriikki edistää kokoelmien tutkimusta ja esittelyä.

6.1.2 Sidosryhmäyhteistyö

Museon keskeiset kumppanuudet ovat Vapriikissa toimivat yksityiset ja kaupungin omistamat museot, mediakasvatuksen toimijat alueellisesti ja kansallisesti ja tutkimussektorilta erityisesti Tampereen yliopiston viestintätieteiden tiedekunta. Tärkeitä kansallisia museoverkostoja ovat liikenne- ja viestintämuseoiden verkosto Trafiikki ry ja ammatillisten museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO.

Vuonna 2019 Rupriikki teki yhteistyötä mediakasvatuksen saralla tarjoten ohjelmaa sanomalehtiweekiin ja mediataitoviikkoon. Rupriikki toteutti yhdessä pelimuseon ja Postimuseon kanssa vuonna 2019 Museoviraston rahoittamaa Museojamit-hanketta.

Rupriikki tallensi jamissa N-Gage mobiililaitteen historiaa. Rupriikki järjesti syksyllä 2019 keskustelutilaisuuden ja pienoisnäyttelyn Yle TV2:n näytelmäsarjasta Sodan ja rauhan miehet. Sarja esitettiin ensimmäistä kertaa tasan 40 vuotta sitten ja se herätti aikoinaan vilkasta julkista keskustelua.

Rupriikin taustalla vaikuttaa useamman organisaation muodostama yhteisö, johon kuuluvat muun muassa Tampereen kaupunki, Aamulehti, Tampereen yliopisto ja Pirkanmaan journalistit. Yhteistyön ansiosta Rupriikki on saanut kartutettua viestintään liittyviä kokoelmiaan. Rupriikin näyttelyissä esillä olevat esineet ovat osa Tampereen museoiden kokoelmia. Rupriikin aineistoista löytyy muun muassa Neiti Aika -laitteisto. Tärkeitä Rupriikin radiohistoriallisia kokoelmia ovat esimerkiksi Suomen yleisradiotoiminnan varhaisvaiheisiin liittyvät kuva- ja esinekokoelmat.

6.1.3 Tallennustyö ja kokoelmat

Rupriikki tekee vuonna 2020 TAKO:n poolissa 5. Viestintä, liikenne ja matkailu aktiivista tallennusyhteistyötä mm. osallistumalla harrastajien toiminnan tallentamiseen kohderyhmänä digitaalisten aineistojen tallentamiseen erikoistunut Kasettilamerit ry. Myös korona-ajan dokumentointia tullaan tekemään osana TAKO:n yli 30 museon yhteishanketta.

Museo jatkaa vuonna 2020 kokoelmissa olevien matkapuhelinten kontekstien täydentäminen jatkuu. Kohteena erityisesti N-Gagen ja GSM-puhelinten ensimmäisen sukupolven historia. Postimuseo, pelimuseo ja Rupriikki jatkavat kokoelmayhteistyötä uuden hankkeen parissa.

Mediamuseo Rupriikki tallentaa Tampereen museoiden kokoelmiin TAKO-verkostossa sovittun valtakunnallisen vastuualueensa mukaisesti seuraavia aihealueita: tietoverkot, pioneeritoiminta viestintäalalla, sähköisen viestinnän murrokset ja tietoliikenne.

6.1.4 Kävijät

Koska Rupriikki on museokeskus Vapriikin yksi museokohde, sen kävijämääräksi vuonna 2019 lasketaan sama 171 271 kuin Vapriikissäkin.

6.1.5 Talous

Rupriikin ja sen yhteydessä kiinteästi toimivan Suomen Pelimuseon yhteiseksi kokonaismenoksi vuonna 2020 on budjetoitu 175 300 euroa. Museossa on töissä yksi vakinainen henkilö samoin kuin Suomen Pelimuseossa.

6.1.6 Yhteenveto

Mediamuseo Rupriikki on osa Tampereen kaupungin museopalveluiden organisaatiota, joka on yksi Suomen vahvimista museotoimijoista. Museon toiminta ja tulevaisuuden näkymät ovat hyvin varmallalla pohjalla. Kolmella Vapriikin suojissa toimivalla museolla, Rupriikilla, Pelimuseolla ja Postimuseolla on suunnitelmassa tiivistää yhteistyötään, jopa niin pitkälle että kyseeseen tulisi jonkinasteinen hallinnon ja talouden fuusio.

Taustalla on Postimuseon strateginen päämäärä kehittää toimintaansa vastaamaan valtakunnalliselta vastuuseolta vaadittavia edellytyksiä. Tähtäimessä on hakea vuonna 2023 valtakunnallisen viestintäalan vastuuseon tehtävää. Neuvottelut on syytä aloittaa jo varhaisessa vaiheessa, jotta ennen kuin hakukierros uusia valtakunnallisia vastuuseotehtäviä hakeville alkaa, pitäisi olla jo näyttöjä siitä että hakija pystyy toimimaan valtakunnalliselta museolta edellytettävällä tavalla.

6.2 Postimuseo

6.2.1 Yleistä

Postimuseo on vanhimpia suomalaisia erikoismuseoita. Se perustettiin vuonna 1926 ja avattiin yleisölle 1927. Museo toimi vuoteen 2013 saakka Helsingissä ja jolloin se muutti Tampereelle. Näyttelyt avattiin 6.9.2014 Museokeskus Vapriikin tiloissa. Samassa yhteydessä Postimuseo muuttui yrityksen ylläpitämästä museosta yksityiseksi Postimuseosäätiön ylläpitämäksi museoksi. Nyt museolla uusi verkostomainen toimintatapa ja monipuolisempi rahoituspohja.

6.2.2 Sidosryhmäyhteistyö

Postimuseo kuuluu liikenne- ja viestintämuseoiden yhteiseen Trafiikki-yhdistykseen. Yhteistyötä on tehty myös opettajankoulutuslaitoksen ja aineenopettajakoulutuksen kanssa. Postimuseo on osallistunut kansainvälisten ICOM-CIMUSET (International Council of Museums) ja IATM:n (International Association of Transport and Communication Museums) toimintaan ja museonjohtaja on toiminut Vuoden eurooppalainen museo (EMYA)-raadin jäsenenä.

Tampereella on tehty tiivistä yhteistyötä Tampereen kaupungin museopalveluiden kanssa ja osallistuttu myös museokeskus Vapriikin kehittämiseen. Keskeisimmän sidosryhmän Posti Group Oyj:n kanssa on oltu strategisena kumppanina tukemassa Postin yhteiskuntavastuullista tehtävää kulttuuriperinnön säilyttämiseksi.

Posti Group Oyj:n kanssa solmittu palvelusopimus mahdollistaa museon perustoiminnan vuoden 2025 loppuun asti. Kehittämistoimintaan ja erillisprojekteihin on haettava vuosittain ulkopuolista rahoitusta. Museopoliittisen ohjelman merkitys ja sen huomiointaminen Postimuseon tulevaisuuden suunnittelussa on tärkeää. Halliyhtiön talouden vakaus ja toisaalta Postimuseosäätiölle kohtuullinen vuokrataso ovat tulevaisuuden tärkeitä kysymyksiä Postimuseon ja koko säätiön toiminnalle. Laadukkaita ja kustannustehokkaita näyttelyitä ja tapahtumia sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaa on mahdollista toteuttaa verkostoitumalla museoiden, kulttuuri- ja matkailutoimijoiden sekä koulutusorganisaatioiden kanssa. Postimuseo etsii aktiivisesti kumppaneita niin kotimaasta kuin ulkomailtakin eri hankkeisiinsa.

6.2.3 Hallinnon kehittäminen

Postimuseo on strategiassaan 2019–2022 linjannut tavoitteekseen kehittää valtakunnallista toimintaansa siten, että se voisi mahdollisesti hakea valtakunnallista vastuumuseotehtävää omalta erikoisalaltaan seuraavan hakukierroksen yhteydessä vuonna 2023.

Konkreettisia toimenpiteitä suunnitelmakaudella olisivat mm. yhteistyön tiivistäminen Museokeskus Vapriikissa toimivien mediamuseo Rupriikin ja Suomen pelimuseon kanssa, valtakunnallisuuden lisääminen työssä ja valtakunnallisten hankkeiden käynnistäminen, yhteistyömahdollisuuksien tutkiminen Suomessa toimivien postialan yritysten kanssa, alan eri kokoelmien kartoittaminen ja haltuunoton suunnittelu sekä tarkemman suunnitelman ja tarveselvityksen tekeminen valtakunnallisesta viestintämuseosta. Museon viestinnän alan kokoelmia voisi vahvistaa ennen Sonera Oy:n hallussa ollut Telegallerian kokoelma, jossa sähköisen viestinnän historiaan liittyviä objekteja noin 3 000. Kokoelma on tällä hetkellä Telian omistuksessa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö voi museon ylläpitäjän hakemuksesta nimetä valtakunnalliseksi vastuumuseoksi museon, jos museo toimii erikoismuseona valtakunnallisesti merkittävällä toimialalla, museon nimeäminen valtakunnalliseksi vastuumuseoksi on toimialan ja Museolain (314/2019) 2 §:ssä säädetyn museotoiminnan tarkoituksen kannalta tarpeellista, museolla on toimintaa ja palveluita koskeva valtakunnallinen suunnitelma, museolla on omalla toimialallaan valtakunnallisesti merkittävä kokoelma ja museolla on edellytykset suoriutua 9 §:ssä säädetystä valtakunnallisen vastuumuseon tehtävistä.

Postimuseon edellytykset valtakunnalliseksi vastuumuseoksi täyttyvät tällä hetkellä ainakin kokoelmien osalta. Se on suomalainen postitoiminta riittävän merkittävä valtakunnallinen toimiala, on ainakin opetus- ja kulttuuriministeriön ja Museoviraston tähänastisten linjausten valossa epävarmaa. Myös Postimuseon henkilöstön määrä on nykyisen käsityksen mukaan riittämätön, jotta museolla olisi edellytyksiä suoriutua valtakunnallisen vastuumuseon tehtävistä. Selvityksessään valtakunnallisesta erikoismuseojärjestelmästä (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2012:27) Kalle Kallio toteaa, että jos museon henkilötyövuodet ovat luokkaa 11–20, valtakunnallisen työn hoitaminen on yhä vaikeaa, mutta museo voi suoriutua tehtävistään välttävästi. Postimuseon todelliset henkilötyövuodet vuonna 2019 olivat 12, joten minimivaatimus tulisi juuri ja juuri täytettyä.

6.2.4 Tallennustyö

Postimuseon tehtävä on suomalaisen postitoiminnan ja sen pohjalta syntyneiden tieto- ja tavaraliikenteen muotojen kulttuuriperinnön säilyttäminen ja esittäminen. Postimuseosäätiöllä on laajat ja kansallisesti ainutlaatuiset filateeliset kokoelmat. Postimuseosäätiö vastaa palvelusopimuksella Posti Group Oyj:n yrityshistoriaan liittyvistä kokoelmista ja niiden säilytys-, esitys- ja tietopalveluista. Postimuseosäätiö on vastaanottanut myös erillissopimuksella Posti Group Oyj:n taidekokoelman hoidosta, inventoinnista ja säilyttämisestä.

Postimuseo on asiakaslähtöinen museo: asiakkaiden, henkilökunnan, taustayhteisöidensä ja yhteistyökumppaniensa arvostama toimija. Kokoelmien hallinnan kulmakivenä ovat ammattimainen sitoutuneisuus kulttuuriperinnön taltioimiseen, pro-aktiivisuus ja nykypäivän dokumentointi. Postimuseo strategiansa mukaan valtakunnallisesti toimiva museo, jolla on laaja kansainvälinen toiminta ja joka on samalla näyttelytoiminnan edelläkävijä.

Postimuseo osallistui myös Museoviraston ja Museoliiton vertaiskehittämishankkeeseen, jossa kehitettiin museon yritys yhteistyön muotoja ja museo aloitti strategiansa ja pitkän tähtäimen suunnittelunsa valmistelun syksyllä 2018. Merkittävä asia oli museon uuden kokoelmahallintajärjestelmän käyttöönotto. Lopullinen migraatio venyi Kookospalveluiden (MuseumPlusRia) toimittajan ongelmien takia syksyyn 2018, jonka aikana saatiin valtaosa tietokannoista vietyä uuteen järjestelmään onnistuneesti. Datan tarkistaminen ja uuden järjestelmän täysipainoinen käyttöönotto jatkui vuoden 2019 aikana. Museon tietopalveluita kehitettiin osana Kysy Museolta-palvelua. Yleisötyö on vilkasta ja monipuolista. Postimuseo järjestää työpajoja ja suuntaa tarjontaa myös uusille kohderyhmille.

6.2.5 Kokoelmat

Vuonna 2019 museon kokoelmiin kuului 9 725 esinettä ja 359 931 valokuvaa. Postimuseon filateelisessa kokoelmassa on 916 876 objektaa. Kirjaston laajuus oli 52 000 nidettä kirjoja ja lehtiä. Museolla on myös suuret arkistokokoelmat sekä yli 5 000 sinettiä ja yli 50 000 leimasinta. Julisteita, postikortteja ja tauluja on yli 200 000.

6.2.6 Museon tilat

Postimuseosäätiö sr perusti vuonna 2018 yhdessä Työväen museoyhdistys ry:n (Työväenmuseumo Werstaan) kanssa Tampereen kokoelmahalli Oy:n, joka merkittiin kaupparekisteriin 28.5.2018. Voittoa tavoittelematon osakeyhtiö on osa Postimuseosäätiö sr:n konsernirakennetta. Postimuseosäätiö sr omistaa yhtiöstä 70 % ja Työväen museoyhdistys ry 30 %. Yhtiö alkoi rakennuttaa hallia Tampereen kaupungilta vuokratulle tontille osoitteeseen Kauhakorvenkatu 58 ja se valmistui vuoden 2019 alussa.

Kokoelmahalli rakennettiin vuoden 2018 aikana Ruskossa sijaitsevalle Tampereen kaupungin vuokraamalle tontille, joka on lohkottu Tampereen kaupungin kokoelma-keskuksen tontista. Kokoelmahallin käyttäjätahoiksi tulivat Postimuseon ja Werstaan lisäksi Tampereen kaupungin museopalvelut. Halli on yksikerroksinen varastorakennus, jossa on teräsrunko ja pelti-villa-pelti elementtirakenteiset ulkoseinät. Rakennuksessa on taattu olosuhdesäädellyt olosuhteet ja esineturvallisuus. Kokoelmahallin tilat jakautuvat yhteiskäyttöisiin tiloihin (yhteensä 269 m²) ja vuokralaisille kohdennettuihin säilytystiloihin (yhteensä 1 964 m²). Tampereen kokoelmahallin hallinto ja käytännön toimet hoidetaan Postimuseon ja Työväenmuseumo Werstaan yhteistyönä.

6.2.7 Kävijät

Vuonna 2019 museossa oli näyttelykävijöitä yhteensä 142 390 henkilöä. Vaihtuvien näyttelyiden toiminta on ollut vilkasta ja sitä oli profiloitu erilaisille käyttäjäryhmille.

6.2.8 Henkilöstö

Museolla oli vuonna 2019 10 vakinaista työntekijää joista 8 oli museoammattilisia. Todellisia henkilötyövuosia oli 12.

Valtakunnallisista vastuumuseoista pienin todellisten henkilötyövuosien määrä vuonna 2019 oli Suomen lasimuseolla, jolla niitä oli 10,5. Myös museoammattillista henkilökuntaa sillä oli vähemmän kuin Postimuseolla eli 5. Toinen Postimuseota pienemmällä henkilöstöresursseilla toimiva valtakunnallinen vastuumuseo oli vuonna 2019 Suomen maatalousmuseumo Sarka, jonka todelliset henkilötyövuodet olivat 11,2 ja

museoammatillisen henkilökunnan määrä 7. Myös muutamassa muussa valtakunnallisessa vastuumuseossa eli Suomen Ilmailumuseossa (6), Tekniikan museossa (7,8), Mobiliassa (7), Lustossa (6) Saamelaismuseo Siidassa (7) oli vuonna 2019 vähemmän museoammatillista henkilökuntaa (7,8) kuin Postimuseossa. Näissä museoissa todellisten henkilötyövuosien määrä on jonkin verran suurempi kuin Postimuseossa.

6.2.9 Talous

Museon kokonaismenot olivat vuonna 2019 1 296 581 euroa. Menoista katettiin valtionosuudella 99 964 euroa (7,7 %), pääsymaksutuloilla 80 308 euroa. Suurimman osan tuloista muodostivat palvelu- ja myyntitulot, joita saatiin 1 093 502 euroa ja joilla katettiin menoista 84,3 %. Palvelutuloista suurin osa tulee Posti Group Oyj:n kanssa tehdyn sopimuksen kautta. Tampereen kaupungin avustuksia ei museo vuonna 2019 ole saanut. Vuodelle 2020 museon valtionosuus nousi 85 897 eurolla vuoden 2019 tasosta.

6.2.10 Yhteenveto

Postimuseo toimii tällä hetkellä vahvan ammatillisen osaamisen ja kansallisesti merkittävien kokoelmien ansiosta monelta osin valtakunnallisen vastuumuseon tapaan. Sen talouden vahvan pohjan muodostaa Posti Group Oyj:n kanssa vuonna 2013 tehty 12-vuotinen palvelusopimus. Sopimuksen jatkuminen nykyisen kaltaisena on museon toiminnan ja monivuotisen strategian kannalta ratkaisevan tärkeää. Mikäli sopimus ei jatku vuoden 2025 jälkeen, museo tuloista katoaa n. 80 %, jolloin valtionosuudella, pääsymaksutuloilla ja muilla omatoimisilla tuloilla pystytään kattamaan vain esim. kiinteistömenot.

Todellinen uhka Postimuseolle, kuten muillekin museoille on valtionosuusjärjestelmän kestävyys tulevana vuosina. Vuonna 2020 museoiden valtionosuuksista tuli 57 % rahoitustoiminnan voittovaroista ja voidaan arvioida, että sen osuus opetus- ja kulttuuriministeriön valtionrahoituksesta tulee laskemaan merkittävästi.

Postimuseon olisi hyvä ottaa huomioon mahdolliset uhkakuvat ja miettiä vaihtoehtoisia selviytymisstrategioita. Yksi näistä voisi olla jo museon 2019–2022 strategiassa mainittu yhteistyön tiivistäminen mediamuseo Rupriikin ja Suomen pelimuseon kanssa ja jopa niiden jonkinasteinen hallinnollinen ja taloudellinen fuusio Postimuseoon.

Toinen, ja huomattavasti laajakantoisempi strateginen valinta voisi olla fuusio Mobilia auto- ja tiemuseon, joka nimitettiin valtakunnalliseksi vastuumuseoksi 1.11.2019 toimikaudelle joka alkoi 1.1.2020, kanssa. Postimuseon ja Mobilian toiminnassa on synergiaa mm. maanteitse tapahtuneen postiliikenteen osalta. Yhdistymistä puoltaisi myös

fyysinen läheisyys Pirkanmaalla sekä mahdollisuudet entistä tiiviimpään yhteiseen näyttelytoimintaan molempien museoiden näyttelytiloissa Vapriikissa ja Kangasalla. Museoiden yhdistyminen synnyttäisi Suomeen uuden liikenne- ja viestialan kulttuuri-perintötoimijan, jonka talous- ja henkilöstöresurssit vastaisivat paremmin käsitystä siitä millainen toimivan valtakunnallisen vastuumuseon kuuluisi olla.

Museoiden vakinaisen henkilökunnan määrä olisi vuoden 2019 tasossa 22 henkilötyövuotta, museoammatillisen henkilökunnan määrä 15 ja todellisten henkilötyövuosien määrä 28,9. Viimeinen luku olisi samaa luokkaa kuin suurimmat valtakunnallisten vastuumuseoiden henkilötyövuodet: Designmuseo 30,1, Alvar Aalto-museo 29,6 ja Työväenmuseo Werstas 26,9.

6.3 Päivälehdien museo

6.3.1 Yleistä

Vuonna 2001 perustetussa Päivälehdien museossa pääsee tutustumaan median historiaan, nykypäivään ja tulevaisuuteen sekä sananvapauden toteutumiseen meillä ja muualla. Museossa kerrotaan myös Helsingin Sanomien, Suomen suurimman sanomalehden lähes 130-vuotinen tarina. Päivälehdien museon vuonna 2016 uusittu perusnäyttely kertoo median historiasta, nykypäivästä ja tulevaisuudesta sekä sananvapauden toteutumisesta Suomessa ja muualla.

Museota ylläpitää yleishyödyllinen Helsingin Sanomien Säätiö, jonka tehtävänä on suomalaisen laatujournalismin ja sananvapauden turvaaminen.

Museo haluaa edistää medianlukutaitoa ja erityisesti lasten ja nuorten lukuharrastusta. Näyttelyiden lisäksi järjestetään aktiivisesti erilaista ohjelmaa – opastuksia, työnäytöksiä, työpajoja, tapahtumapäiviä, museoteatteria ja seminaareja. Museoon on vapaa pääsy ja kaikki toiminta on yleisölle maksutonta.

6.3.2 Museon tilat

Helsingissä Ludviginkadulla sijaitseva museo on rakennuksessa, joka valmistui vuonna 1938 ja jossa 1990-luvulla oli Sanoma Oy:n lehtipaino ja toimisto.

Museon pohjakerroksessa sijaitseva painokellari esittelee kirjapainotekniikan historiaa. Painokellarissa voi tutustua kohopainotekniikassa käytettyihin laitteisiin ja työme-

netelmiin – käsinladontaan, konelatomiseen ja painamiseen. Painokellarin työnäytöksissä perinteisten kirjapainoammattien taitajat näyttävät aidoilla työvälineillä, miten kirjat ja muut painotuotteet syntyivät ennen tietokoneaikaa.

6.3.3 Kokoelmat

Museon kokoelmiin kuuluu 4 800 esinettä, joista sähköiseen kokoelmanhallintajärjestelmään on luetteloitu 2 706 ja niistä digitoitu 2 500. Valokuvia on 25 000, joista sähköisessä kokoelmanhallintajärjestelmässä ja digitoituna on 13 810. Finnassa esineitä on julkaistu 917. Esineiden tietoihin pääsee tutustumaan Arjen historia -portaalin kautta. Museo toimii kiinteässä yhteistyössä Päivälehdden arkiston kanssa, jonka tehtävänä on tallentaa Sanoma-konsernin historiallisia asiakirjoja, sanoma- ja aikakauslehtiä sekä muistitietoa.

Päivälehdten museo on mukana mm. liikenne- ja viestintähistorian yhteistyöverkosto Trafiikki-museot ry:ssä ja museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkko TAKO:ssa. Museon valtakunnallisiksi tallennusvastuualueiksi on verkostossa määriteltä sanomalehden tekemiseen liittyvä tekniikka ja sanomalehden toimitustyö. Museo toimii TAKO:n poolissa numero 5. Viestintä, liikenne ja matkailu ja osallistuu sen puitteissa erilaisiin yhteisiin nykyajan tallennushankkeisiin. Museo tekee kokoelma- ja tallennusyhteistyötä viestinnän alan muiden museoiden, erityisesti Tekniikan museon ja mediamuseo Rupriikin kanssa.

6.3.4 Kävijät

Museossa oli vuonna 2019 kävijöitä yhteensä 50 000.

6.3.5 Henkilöstö

Museossa on vakinaista, museoammattillista henkilöstöä 3,5 henkilötyövuoden verran ja todellisia henkilötyövuosia yhteensä 6.

6.3.6 Talous

Vuonna 2019 museon kokonaismenot olivat 961 500 euroa. Museo ei ole valtionosuutta saava museo, se ei saa avustusta Helsingin kaupungilta eikä se kerää pääsymaksuja.

6.3.7 Yhteenveto

Päivälehdien museo on liikenteen ja viestinnän alan museoiden joukossa ainutlaatuinen koska sen rahoitus on täysin riippumaton museota ylläpitävän säätiön ulkopuolisista rahoituskanavista. Museon toiminta on omalla erikoisalallaan ammattitaitoista ja vaikuttavuudeltaan ensiluokkaista. Museon tulevaisuuden suhteen ei näköpiirissä ole mitään uhkakuvia ja sen toiminnan kehittämiseen on jatkossakin olemassa riittävät henkiset ja taloudelliset resurssit.

6.4 Radio- ja tv-museo Mastola

6.4.1 Yleistä

Radio- ja tv-museon kokoelma on syntynyt Yleisradion Radiomuseolta saaduista n. 10 000 esineestä. Radio- ja tv-museosäätiön perustamisvaiheessa Yleisradio Oy lahjoitti radio- ja tv-toimintaan liittyvän laite- ja esinekokoelmansa säätiölle. Kokoelma siirtyi 18.2.1993 Radio- ja tv-museosäätiön omistukseen. Säätiö puolestaan luovutti kokoelman hallinnan museolle. Museo toimii Lahden Radiomäellä, radiomastojen juurella 2 hehtaarin tontilla, jonka omistaa Radio- ja tv-museosäätiö.

Radio- ja tv-museo Mastola on osa Lahden kaupunginmuseo museo-organisaatiota. Lahden kaupunki, Lahden kaupunginmuseo sekä radio- ja tv-museosäätiö ovat allekirjoittaneet sopimuksen, jonka pohjalta radio- ja tv-museotoiminta järjestetään ja hoidetaan Lahdessa.

Radio- ja tv-museosäätiön vastuulla on Suomen radiohistorian tärkeimpien rakennelmien, Lahden radiomastojen säilyttäminen kunnossa. Tavoitteena on pitää mastot pystyssä 20-luvulla rakennetulla, myöhemmin Radiomäki -nimen saaneessa kulttuuriympäristössä. Lahden AM-asema, Suomen ainoa suurradioasema otettiin käyttöön 22.4.1928 ja radioaseman vihkinyt tasavallan presidentti Lauri Relander sanoi sen tuovan Suomen tasavertaiseen asemaan muiden maiden kanssa. Mastot ovat suojeltuja kohteita ja ne ovat olleet Suomen historiassa merkittävässä asemassa niin rauhan kuin sodan aikana. Radio- ja tv-museosäätiön vastuulla on myös Lahden ensimmäinen radioasemarakennus.

Radio- ja tv-museosäätiön valtuuskuntaan kuuluvat Yleisradio (4 jäsentä), Lahden kaupunki (5), Elektroniikan tukkukauppiat r.y., Teknologiateollisuus r.y. ja MTV Oy.

6.4.2 Kokoelmat

Radio- ja tv-museon kokoelmat ovat karttuneet vuodesta 1993 lähtien Lahden kaupunginmuseon omaan kokoelmiin. Radio- ja tv-alan kokoelmiin tallennetaan radio- ja tv-toimintaan liittyvää esineistöä ja perinnettä valtakunnallisesti.

Kokoelmiin kuuluu radio- ja televisiovastaanottimia, kodin äänen- ja kuvantallennuslaitteita, Lahden ja Tiirismaan radioasemaan, muuta lähetystoimintaan liittyvää esineistöä, vastaanotin- ja lähetinputkia sekä studioteknistä ja ohjelman valmistukseen liittyvää esineistöä, kuten lavasteita ja tarpeistoa. Lisäksi tallennetaan DX-kuuntelu- ja radioamatöörlaitteita sekä radiopuhelimia ja laiva-, lentokone- ja rautatieradioita. Puhelinlaitteista talletetaan vain paikalliseen tele- ja puhelintoimintaan liittyvää esineistöä eikä sitä kokoelmaa ei aktiivisesti kartuteta.

Kokoelmissa on tällä hetkellä noin 30 000 esinettä. Valokuvia kokoelmissa on n. 10 000 kpl, kirjoja ja lehtiä n. 11 000 kpl. Erilaisia äänitteitä kokoelmissa on n. 7300 kpl ja lisäksi käsittelemätöntä ääniteaineistoa 150 hyllymetriä. Arkistoaineistoa on 1 500 arkistoyksikköä. Museo toimii museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:ssa poolissa 5. Viestintä, liikenne ja matkailu.

Puhelin- ja telelaitteiden osalta näkökulma on paikallinen ja siinä rajoitutaan paikalliseen puhelin yhdistykseen sen koko toiminta-ajalta. Puhelin- ja telelaitteiden kokoelmaa ei aktiivisesti kartuteta. Keräyksen etusijalla on radio- ja tv-museosäätiön yhteisöjäseniin liittyvä aineisto.

Yhteistyö Trafiikki-museoiden kanssa on pääsääntöisesti muuhun toimintaan kuin kokoelmiin liittyvää, sillä tallennusalueet eivät juurikaan risteä. Esim. Rupriikin kokoelmissa on kyllä radiotoimintaan liittyviä kokoelmia, mutta pelkästään Tampereen alueelta. Samoin Tekniikan museon kokoelmissa on myös radio- ja tv-alan toimintaan liittyviä kokoelmia. Näiden ja mm. Salon elektroniikkamuseon kanssa ollaan yhteydessä erityisesti kokoelman kartutustilanteissa ja neuvotellaan, mihin kokoelmaan kulloinkin hankinta parhaiten sopii. Radio ja tv-museo on ottanut harkitusti vastaan esineistöä esim. toimintaansa lopettavista museoista, viimeksi Sähkämuseo Elektrasta vuonna 2015.

Tavoitteena on saada Ylen ja muiden media-alan toimijoiden kanssa aloitettu yhteistyö jatkumaan tulevaisuudessa. Vireillä on tutkimushanke, joka käsittelee kaupallisen radion alkuaikojaa yleisesti maassamme ja erityisesti Lahdessa.

Kokoelmatoiminnan osalta Radio- ja tv-museosäätiö ja Yle ovat museoon nähden asiantuntijaroolissa. Museo inventoi parhaillaan säätien kanssa laajaa suurikokoisten

esineiden kokonaisuutta. Myös säätiön jäsenistön yhteydet alan osaajiin ja viiteryhmiin on museolle merkittävä apu esimerkiksi kokoelmätietojen täydentämisessä tai kokoelman kartutusaloitteissa.

6.4.3 Museon tilat

Lahden kaupunginmuseon radio- ja tv-alan kokoelmien säilytystiloissa ei ole enää kasvunvaraa. Alustavasti museolle on vuodelle 2022 on esitetty noin 1 400 neliön kokoelmasäilytystilan tarvetta. Suunnitelma sisältää myös radio- ja tv-alan kokoelmat.

6.4.4 Henkilöstö

Museossa on töissä yhteensä kuusi henkilöä, joista kaksi on museoammattilista.

6.4.5 Kävijät

Vuonna 2019 Mastolassa oli 13 300 kävijää. Suomen Kulttuurirahaston rahoittaman Taidetestaajat-hankkeen puitteissa museossa kävi 5 700 koululaista opettajineen Uudeltamaalta. Museo on keskittynyt toiminnassaan mediakasvatukseen. Museon piha-alueella järjestetään yleisötapahtumia, kuten Vintagen-viemää-tapahtuma, lasten kesäleirejä ja muuta toimintaa.

Lahden museoissa toteutetaan vuosittain perusopetuksen kulttuuriohjelmaa, jonka kautta Lahden kaupungin peruskoululaiset tutustuvat oman kaupungin kulttuurilaitoksiin. Mastolassa vierailevat Lahden perusopetuksen 6-luokkalaiset. Mastolan kulttuuriohjelma pohjautuu opetussuunnitelmaan, niin että oppilas osaa kuvailla, millainen merkitys medialla on hänen omassa elämässään ja miten erilaisia medioita voidaan käyttää vaikuttamisen välineenä.

Oppilasta pyritään myös kannustamaan osallistumaan erilaisten yhteisöjen toimintaan ja harjoittelemaan median käyttöä turvallisella ja yhteiskunnallisesti tiedostavalla tavalla tavoitteena, että hän osaa käyttää mediaa yhteiskunnallisen ajattelun ja toiminnan välineenä sekä pohtia sen käyttämiseen liittyviä turvallisuusnäkökulmia.

Tavoitteena on, että museo voisi kehittää kulttuuriohjelman lisäksi myös muille kohde-ryhmille, kuten aikuisväestölle, suunnattua mediakasvatusohjelmaa sekä digitaalisia mediasisältöjä. Tällä hetkellä museolla ei ole resursseja toteuttaa pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti näitä tavoitteita vaan se tarvitsisi vahvistukseksi mediakasvatukseen erikoistuneen henkilön. Museon näyttelyt ovat nykyaikaisia, ja niiden kehittäminen edellyttää sitä, että Mastolaan saadaan lähitulevaisuudessa näyttelytekni-antuntija.

6.4.6 Yhteenveto

Lahden radio- ja tv-museo Mastolan toiminta on Lahden kaupunginmuseon organisaatiossa ammattitaitoisesti hoidettua. Kaupunginmuseo on eräs suomalaisen museokentän vahvimmista toimijoista ja museon aseoituminen osaksi Lahden kaupunginmuseon museokokonaisuutta takaa museolle vakaat tulevaisuuden näkymät ja kehittämisresurssit. Yhteistyön tiivistäminen muuhun viestinnän alan museokenttään on jo kohtalaisen hyvällä mallilla, mutta jatkossa voisi harkita vielä tarkempia vastualueiden rajauksia esim. kirjallisen yhteistyösopimuksen muodossa. Viestintäalan museokenttä tallentaa niin suurta ja kehittyvää alaa, että sen piirissä riittää tekemistä monellekin museolle.

Radiomäen historiallisten radiomastojen ja rakennusten ylläpidosta on Radio- ja tv-museosäätiö rahoittanut yli 50 % vuokraustuloilla, joita saadaan mastoja antennien sijoituspaikkana käytäviltä teleoperaattoreilta ja rakennusten varasto- ja työtilojen vuokralaisilta. Viime vuosina mastojen korjaukseen on käytetty keskimäärin noin 100 000 €, josta valtionavustus on kattanut lähes 40 %. Kohteen arvon säilymisen kannalta valtionavustuksen jatkuvuuden turvaaminen olisi ensiarvoisen tärkeää.

6.5 Salon elektroniikkamuseo

6.5.1 Yleistä

Salon elektroniikkamuseo tuli Salon kuntaliitoksessa vuonna 2009 osaksi Salon historiallista museota SAMUa, johon kuuluu elektroniikkamuseon lisäksi 7 paikallismuseota. SAMUssa on ollut 3 museoammattillista henkilöä vuodesta 2009, avoinna pito on järjestetty työllistettyjen avulla.

6.5.2 Kokoelmat

Salon tuotanto- ja kulttuurihistoriallisen museoon kuuluviin elektroniikkakokoelmiin on kerätty ja tallennettu vuodesta 1994 alkaen sekä kotimaisen että ulkomaisen elektroniikkateollisuuden valmistamia tuotteita, tuotantovälineistöä ja muuta materiaalia. Kokoelmissa on yli 10 000 esinettä ja noin 25 000 nidettä alan kirjallisuus- ja arkistomateriaalia. Elektroniikkakokoelmat tallentavat ja esittelevät kansainvälistä elektroniikkateollisuutta, sen historiaa, kehitystä ja vaikutusta ihmisten elämään sekä siihen liittyviä ilmiöitä salolaisesta näkökulmasta. Kokoelman keskeisen osan muodostavat salolaisien elektroniikkayritysten valmistamat laitteet 1920-luvulta nykypäivään.

Merkittävimmät esineryhmät ovat:

- radiovastaanottimet (1920-luvulta 2000-luvulle)
- televisiot (1950-luvulta 2010-luvulle)
- puhelimet (1880-luvulta 2010 -luvulle)
- mittalaitteet (1950-luvulta 1990-luvulle)
- monitorit (1970-luvulta 2000-luvulle)

Kirjallisuus- ja arkistomateriaali:

- huolto-ohjeet
- kytkentäkaaviot
- tuote-esitteet
- laite- ja tuotantovalokuvat, -videot, -diat
- mainosmateriaali
- puhelin-, radio-, televisio sekä atk-alan kirjat
- elektroniikka-alan lehdet

Kokoelmia on kartutettu sekä lahjoituksin että ostoin. Suurimmat kokonaisuudet ovat vuonna 1999 ostettu Mellilän radio- ja puhelinmuseon kokoelma sekä Salossa toimineelta Nokia Display Productsilta vuosina 1998–2001 saadut lahjoitukset. Lisäksi kokoelmiin on ostettu erään yksityisen keräilijän puhelinkokoelma sekä televisiokokoelma. Muita lahjoittajia ovat mm. Nokian eri yksiköt, Benefon Oyj, Nordic ID, Satel Oy, Salcomp Oyj, ViewSonic, Salon Seudun Puhelin, Turun ammattikorkeakoulu, Turun yliopisto, Åbo Akademi, Länsi-Suomen läänin poliisiosasto, Teleste, salolaiset kodinkonekauppiat ja radio- tv-huollot sekä lukuisat yksityiset henkilöt.

Painopiste siirtymässä yhä enemmän laitetietojen täydentämiseen, muistiedon tallentamiseen, varsinkin yrityksiltä saadun materiaalin kokoelmahallintaan erilaisten komponenttien, tuotantovälineiden ja laitteen osien osalta.

6.5.3 Vapaaehtoistyö

Museon ystävähdistys perustettiin vuonna 2000. Tällöin elektroniikkamuseon vapaaehtoisten joukko oli jo kasvanut ja haluttiin vakiinnuttaa yhteistoimintaa. Ystävähdistyksen tarkoituksena on ”lisätä elektroniikkamuseon toimialan harrastusta, syventää elektroniikka-alan historian, nykypäivän ja tulevaisuuden tuntemusta ja korostaa elektroniikka-alan merkitystä kulttuurin osana. Yhdistys pyrkii edistämään näyttelytilojen saamista, tekemään tunnetuksi museota ja sen kokoelmia. Heidän kauttaan saatu ainitlaatuaista materiaalia, protoja, tuotekehityssarjoja, ei tuotantoon tulleita laitteita, yrityksen mainosmateriaalia, työasuja, harrastuskerhojen materiaalia (esim. mikroprosessorikerho 1970/1980-lukujen taitteessa), henkilöstölehtiä, valokuvia, videoita, tuotekehitykseen liittyviä vanhoja asiakirjoja esim. HDTV:n tuotekehityksestä 1980/90-lukujen taitteesta.

Yhdistyksellä nykyisin 180 henkilöjäsentä ja 5 yhteisö/yritysjäsentä. Jäsenet eri elektroniikkateollisuuden alojen työntekijöitä, kokoonpanotyöntekijöistä toimitusjohtajiin. Yhdistyksen jäsenten työ ollut pääosin tv- ja monitorivalmistuksessa, mutta myös radio/stereo sekä puhelintehtaalla. Lisäksi yhdistyksessä on mukana mm. laitteiden kotelovalmistuksessa työskennelleitä. Aikaperspektiivi työhistoriassa ulottuu 1940-luvulta tähän päivään. Jäsenistöstä löytyy monipuolista elektroniikka-alan tietotaitoa ja osaamista. Ystävistä on noin 80 % eläkeläisiä, mutta heillä on ollut ja on edelleen monipuolisia kontakteja elektroniikka-alan salolaisiin valmistajiin.

Viime aikoina yhdistyksen toimintaan tullut mukaan Nokia/Microsoftin tehtaan lakkauttamisen myötä myös nuorempia henkilöitä. Microsoftin tuotanto- ja tuotekehitysyksikön lopettaessa toimintansa Salossa (2012–2015) tehtaalta oltiin yhteydessä ja museoon sieltä paljon materiaalia. Museon ystävät purkivat tehtaalla mm. Nokian N8-puhelimen tuotantolinjan ja kokosivat sen näyttelyyn.

Museon kannalta ystävien muistitiedon taltioiminen ensisijaisen tärkeää. Alkuaikoina enemmän työn historiaan ja laitevalmistukseen ja –kehitykseen liittyviä haastatteluja. 1990/2000-lukujen vaihteessa museon yhteistyökumppanina Turun yliopiston kulttuurihistorian teknologiatyöryhmä. Tutkijat ja opiskelijat tekivät yhdistyksen jäsenten haastatteluja, opinnäytetöitä, julkaisuja ja artikkeleita. Museon ystävät olivat myös osana yliopiston luentosarjaa ja kertoivat Saloran tv-tehtaan ja laitevalmistuksen historiasta.

Talkootyön määrä on ollut viime vuosina noin 1 000–1 200 tuntia vuodessa. Talkoissa keskimäärin 5–12 henkilöä kerralla ja noin 2–4 tuntia/talkookerta.

6.5.4 Yliopistoyhteistyö

Yhteistyötä myös Turun yliopiston Porin yksikön digitaalisen kulttuurin kanssa. Toimintamuotona on ollut museon ystävien haastattelut ja niiden pohjalta on tehty artikkeleja esim. pelaamiseen ja pelikoneiden valmistukseen liittyvästä Saloran mikroprosessorikehon toiminnasta.

Yhteistyö Turun yliopiston kansatieteen oppiaineen kanssa: Tako 5. poolin projektit: opiskelijat haastatelleet museon ystäviä ja tehneet videointeja mm. puhelinvalmistuksesta ja tuotekehityksestä sekä videotex-laitteiden kehityksestä ja merkityksestä. Näitä aineistoja käytetty museon näyttelyissä ja kokoelmatyössä sekä tutkijoiden ja opiskelijoiden opinnäytetöissä ja artikkeleissa.

6.5.5 Kävijät

Vuonna 2019 Salon elektroniikkamuseossa vieraili 5 501 kävijää.

6.5.6 Yhteenveto

Salon elektroniikkamuseo on toiminut suomalaisen elektroniikkateollisuuden ehkä tärkeimmän kaupungin viestintäalan kulttuuriperinnön tallentajana pienillä resursseilla ja hyvin kustannustehokkaalla tavalla. Se voinut tukeutua alan parhaiden osaajien vapaaehtoistyöhön mikä on ollut osittain pakon sanelema toimintamalli. Koronakriisi on syventänyt entisestään kuntatalouden vaikeuksia mikä on näkynyt myös Salossa kaupungin henkilökunnan lomautuksina ja tuonut museotoimelle esiin entistä synkemmät tulevaisuuden näkymät. Lähiaikojen suuri tehtävä Salossa on pelastaa kansallisesti arvokkaiden elektroniikkateollisuuden kokoelmien säilyminen eheänä ja hyvin hoidettuna kokonaisuutena ammattitaitoisen vakinaisen museohenkilökunnan toimesta.

6.6 Tekniikan museo

6.6.1 Yleistä

Tekniikan museon missio on olla Suomen teollisuuden ja tekniikan alan areena, joka tallentaa menneisyyttä, tulkitsee tätä päivää ja luotaa tulevaisuutta. Opetus- ja kulttuuriministeriö on päätöksessään 1.11.2019 nimennyt Tekniikan museo tekniikan alan, Suomen teollisuuden ja tekniikan alan osaamisen ja innovaatioiden valtakunnalliseksi vastuumuseoksi 1.1.2020 alkaen.

Tekniikan museota ylläpitää Tekniikan museon säätiö – Stiftelsen för Tekniska museet sr, joka on perustettu vuonna 1969. Säätiön taustayhteisöinä on teollisuuden ja elinkeinoelämän valtakunnallisia toimijoita: Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Teknologiaateollisuus ry, Kemianteollisuus ry, Metsäteollisuus ry, Rakennusteollisuus ry. Graafinen teollisuus ry., Insinööriliitto IL ry, Rakennusinsinöörien liitto RIL ry, Tekniska föreningen i Finland ry, DIFF – Ingenjörerna i Finland r.f. Tekniikan Akateemisten Liitto TEK ry sekä tekniikan alan yliopistot, Tekniikan historian seura, Museoliitto ja Helsingin, Espoon Vantaan ja Kauniaisten kaupungit. Tekniikan museon toiminta ammatillistui 1980-luvun alussa, ja se on toiminut valtakunnallisena erikoismuseona vuodesta 1993.

Tekniikan, teknologian ja innovaatioiden rooli yhteiskunnassa ja ihmisten arjessa sekä teknologian ja teollisuuden merkityksellä Suomen rakentumisessa valtiolliseksi kokonaisuudeksi infrastruktuurin, elinkeinorakenteen ja talouden tasolla on Tekniikan museon toiminnan ydin. Teknologiateollisuuden tilastollisen vuosikirjan mukaan Suomen kokonaistuotannon volyyymi (reaalinen BKT) on 1900- ja 2000-luvuilla kasvanut teollisuuden vetämänä 29-kertaiseksi. Teknologiateollisuuden, Suomen merkittävimmän teollisuudenalan, tuotantomäärä on samana aikana kasvanut 145-kertaiseksi ja ollut ehdoton kasvun ajuri.

Teknologiateollisuuden (elektroniikka- ja sähköteollisuus, metallien jalostus, kone- ja metallituoteteollisuus, tietotekniikka-ala, suunnittelu ja konsultointi) kehitys erkaantui koko teollisuuden kasvusta 1980-luvun alussa, jonka jälkeen alan tuotanto on kasvanut tuntuvasti nopeammin kuin teollisuuden keskimäärin. Teknologiateollisuuden tuotannon ja Suomen hyvinvoinnin kasvu on perustunut erityisesti tuottavuuden kasvuun, joka on ollut kansainvälisestikin verraten nopeaa. Teknologiateollisuuden henkilöstön määrä vuonna 2016 oli noin 290 000, välillinen työllistämisaikutus mukaan lukien 700 000 ihmistä. Teknologiateollisuuden osuus Suomen tavaraviennistä oli 51,5 % ja palveluviennistä 49,0 % vuonna 2017.

Teollisuus ja teknologia ovat toimialana erittäin laaja ja museon tallennusalueiden määrittely siten haasteellista. Tekniikan museon toimialan koon ja epämääräisyyden tuomat haasteet ja niistä nouseva yhteistyön ja valintojen tarve on tuotu esiin myös selvityksessä valtakunnallisesta erikoismuseojärjestelmästä (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2012:27). Erikoismuseoselvityksessä Tekniikan museo on nostettu esiin yhtenä niistä museoista, joiden tallennusvastuu on sekä päällekkäinen muiden muistiorganisaatioiden kanssa, että epämääräisesti määrittyvä. Laaja toimialue vaatii valtakunnalliselta vastuumuseolta näkemystä ja osaamista sekä oman roolin määrittelyä ja museon tekemän tallennustyön aktiivisuutta. Valtakunnallisella erikoismuseolla tulee riittävä näkemys siitä, mitä omalla toimialueella tapahtuu.

Tekniikka on ala, joka lävistää koko yhteiskunnan kaikki toiminnot. Tekniikan museo ei ole rajannut toimialuettaan yksittäiseen teollisuusalaan tai tekniikan ilmiöön, vaan toimii koko Suomen alueella kartoittaen sitä, mitä merkittäviä kehityslinjoja teollisuudessa ja tekniikan alalla tapahtuu nyt ja tulevaisuudessa sekä sitä, miten näiden kehityslinjojen juuret ovat nähtävissä menneisyydessä. Tekniikan museo katsoo alaa kokonaisuutena, taustayhteisöistä lähtien monipuolisesti eri näkökulmista. Tekniikan museo tekee näkyväksi sen, millainen rooli teknologialla, teollisuudella ja innovaatioilla on suomalaisessa yhteiskunnassa, kulttuurissa ja ihmisten arjessa sekä nostaa esiin teollisen kulttuuriperinnön merkityksen alan eri toimijoiden ja suuren yleisön keskuudessa.

6.6.2 Tallennustyö

Tekniikan museon valtakunnallisia tallennusvastuita ovat yhteiskunnan teknisen infrastruktuurin osalta vesilaitostoiminta, energia ja energiantuotanto ja maanmittaus, kairo-, kemian-, rakennus-, puunjalostusteollisuus sekä kodinkoneteollisuus ja konepajateollisuus. Viestinnän osalta tallennusvastuita ovat kirjapainotekniikka, mobiiliviestintä, puhelin, radio ja televisio.

Erityisenä vahvuutenaan Tekniikan museo nostaa esiin joustavan, verkottuneen ja kumppanuuksiin panostavan toimintatapansa. Museon toiminnan keskiössä ovat teknologiaperintötietouden levittäminen, tämän päivän teollisen kulttuuriperinnön tallentaminen, yhteistyön vahvistaminen alan toimijoiden kanssa teknologiaperinnön saralla sekä museopalveluiden tuotteistaminen myös kokoelmatyön näkökulmasta.

Vaikka museon toimialalla on mahdollisesti osittaista päällekkäisyyttä muiden museoiden kanssa, Museovirasto on lausunnossaan valtakunnallisen erikoismuseon edellytysten täyttymisestä (MV/4/06.02.00/2018) katsonut, että Tekniikan museo on aktiivisesti kehittänyt työnjakoa ja tehnyt perusteltuja valintoja omien tallennusvastuidensa suhteen sekä rakentanut profiliaan omistajayhteisöjen ja sidosryhmiensä kanssa. Verkosto- ja sidosryhmätyö ja yhteistyökyky ovat museon erityisiä vahvuuksia.

Museo kehittää toimintaansa elämyksellisenä oppimisympäristönä sekä asiantuntevana teollisen kulttuuriperinnön ja teknologiaperinnön dokumentoijana. Tekniikan museon toiminnan keskiössä ovat teknologiaperintötietouden levittäminen, tämän päivän teollisen kulttuuriperinnön tallentaminen, yhteistyön vahvistaminen alan toimijoiden kanssa teknologiaperinnön saralla sekä museopalveluiden tuotteistaminen myös kokoelmatyön näkökulmasta.

6.6.3 Sidosryhmäyhteistyö

Tekniikan museo tekee monipuolista yhteistyötä sekä museosektorilla että toimialallaan. Tekniikan museo on mukana mm. liikenne- ja viestintähistorian yhteistyöverkosto Trafiikki-museot ry:ssä, jonka projektipäällikkö työskentelee Tekniikan museossa. Vuoden 2012 erikoismuseoselvityksessä suomalaista museokenttää temaattisesti tarkasteltaessa Tekniikan museon toimialueen museoita ja kokoelmia oli lukumääräisesti eniten (40 kpl), eli museotoiminta on tällä sektorilla aktiivista. Tekniikan museo koordinoi tekniikan alan museoiden ja kokoelmien verkostoa, ylläpitää tietoaan tekniikan ja teollisuuden alan kokoelmista ja järjestää vuosittain tekniikan alan museopäivän. Museo jakaa osaamistaan ja asiantuntemustaan yleisöille ja sidosryhmille muun muassa seminaarien, hankekumppanuuksien ja asiantuntija- ja hallinnollisten edustusten kautta.

Tekniikan museo on rooli museotalalla aktiivisena alan kehittäjänä ja etenkin yleisötyön edelläkävijänä.

Vuonna 2018 museo oli mukana Suomen museoliiton ja Kajaanin ammattikorkeakoulun Tarinat peliin – hankkeessa, jossa Tekniikan museo on yksi kolmesta pilottimuseosta, ja Museot innovaatioalustoina –hankkeessa (toteuttajina Aboa Vetus & Ars Nova -museo, Tekniikan museo, Humanistinen ammattikorkeakoulu ja Nuori Yrittäjyys ry.) Aiemmin Tekniikan museo on koordinoinut muun muassa Kulttuurihistoriallisten museoiden ja taidemuseoiden kokoelmapoistojen yhteiset käytännöt ja Kulttuurihistoriallisten museoiden kokoelmapoistojen hyvät käytännöt –hankkeita.

Kansainvälisen toiminnan osalta Tekniikan museo mainittiin vuoden 2012 erikoismuseoselvityksessä museona, jonka kansainvälistä toimintaa rajoitti resurssitilanne. Viime vuosina museo on kuitenkin aktivoitunut tällä saralla.

Tekniikan museo toimii ICOMin alaisessa kansainvälisessä teknologia- ja tiedemuseoiden komiteassa CIMUSETissa, on mukana pohjoismaiden tiedekeskusten ja tekniikan alan museoiden järjestön NSCF:n toiminnassa ja osallistuu vuosittain Euroopan tiedekeskusten ja tekniikan alan museoiden järjestön ECSITEn konferenssiin. Museon toiminnan kehittämistä tukevat myös kaksi Erasmus+ -liikkuvuushanketta.

Tekniikan museon toiminnassa panostetaan työskentelyyn yhteistyöverkostoissa ja osallistavan yleisösuhteen rakentamiseen. Tekniikan museo toimii edelleen läheisessä yhteistyössä niiden yhteisöjen kanssa, jotka perustivat museon 50 vuotta sitten. Yhteisöjen rooli on muuttunut vuosien aikana. Teollisuus- ja insinöörijärjestöille museo tuottaa asiantuntija-, näyttely- ja tapahtumapalveluita, jotka räätälöidään yhteistyössä yhteisön tarpeiden mukaan. Selvityksen mukaan vuorovaikutus ja yhteydenpito taustayhteisöjen kanssa on aktiivista ja jatkuvaa. Museo käyttää taustayhteisöjensä viestintäkanavia omaa viestintäänsä vahvistamaan ja museo saa tarvittaessa käyttöönsä järjestöjen asiantuntija-apua.

Yritysyhteistyön näkyvänä muotona Tekniikan museolla ovat näyttelyt. Esimerkiksi Tekniikan maa –näyttelyyn liittyen museolla on 12 yrityksen kanssa kolmivuotiset yhteistyösopimukset, jotka koskevat niin näyttelyn ylläpitoa kuin tietojen vaihtoa ja teknologiaperinnön säilyttämistä. Museo myös pyrkii kehittämään yritysyhteistyön muotoja tuotteistetumpaan muotoon.

Strategisia kumppaneita ovat Helen Oy, Yrityskylä Helsinki-Vantaa ja AiroIsland ry. Tekniikan museo on ollut aktiivisesti mukana kehittämässä valtakunnallista Taloudellisen tiedotustoimiston ja paikallisten opetusvirastojen sekä yritysten ylläpitämää Yrityskylä-toimintaa vuodesta 2009 alkaen. Tutkimus- ja oppilaitosyhteistyötä museolla on

vaihtelevasti muun muassa Tekniikan historian seuran ja tekniikan alan yliopistojen ja oppilaitosten kanssa. Metropolia Ammattikorkeakoulun kanssa yhteistyötä on ollut useissa hankkeissa, viimeisimpänä EU:n Creative Europe –ohjelmasta rahoitettu, 2014–2018 toteutettu Metropolian hanke Museo kaupunginosan asukkaiden olohuoneena, joka oli osa The People’s Smart Sculpture –hanketta.

6.6.4 Kävijät

Yleisöpalveluiden osalta museo kehittää aktiivisesti palvelujaan vastatakseen asiakkaiden odotuksiin ja tarpeisiin sekä nykyajan teknologisiin haasteisiin. Tavoitteena on eläväinen tapahtumakeskus, jossa kohtaavat niin lähialueen asukkaat ja matkailijat, koululaiset ja seniorit, tekniikan alan ammattilaiset ja alan harrastajat sekä perhe- ja kokouskävijät. Tekniikan museon vuosien 2007–2019 käyntimäärät ovat kasvaneet 15 000 käynnistä yli 40 000 käyntiin, viime vuonna kävijöitä oli 42 545. Museon tavoitteeksi on asetettu nostaa käyntimäärä 2020-luvulla yli 40 000 käynnin. Museon verkkosivuilla oli vierailuja 43 285 vuonna 2019. Lisäksi museolla on blogi (<https://tekniikanmuseo.wordpress.com/>) ja museo on läsnä sosiaalisessa mediassa Facebookin, Twitterin ja Instagramin kautta. Tekniikan museo on mukana museoiden Kysy museolta -verkkotietopalvelussa.

6.6.5 Kokoelmat

Tekniikan museon kokoelmapoliittinen ohjelma on vuodelta 2015. Kokoelmapoliittisessa ohjelmassa linjataan, että sitä päivitetään tarvittaessa vähintään kahden vuoden välein. Museo on myös laatinut vuonna 2018 esimerkiksi perehdytystä, kartunnan suunnittelua ja hankesuunnittelua varten kokoelmakartan, joka tarjoaa yleiskatsauksen kokoelmien sisältöön ja painopisteisiin. Kokoelmapoliittisen ohjelman mukaan Tekniikan museon kokoelmien vanhimmat esineet ovat 1800-luvun loppupuolelta, mutta pääpaino on erityisesti 1950- ja 1960-lukujen esineistössä. Myös 1920- ja 1930-luvun esineistö on hyvin edustettuna. 2000-luvun esineistöä on kartutettu toistaiseksi melko sattumanvaraisesti yksittäisten lahjoitusten ja muutaman nykydokumentoinnin myötä.

Museon kokoelmapoliitikassa on siirrytty objektimassojen keräämisestä tiedon tallentamiseen. Kokoelmien passiivista kartuttamista on säädelty 2010-luvulla ja aktiivinen kartuttaminen tapahtuu pääosassa nykydokumentoinnin menetelmin sekä yritysyritystyön puitteissa. Esineitä lähestytään ilmiökeskeisesti, kriittisesti ja analyttisesti tavoitteena kokoelmien selkiyttäminen ja painopistealueiden selkiyttäminen. Tekniikan museon kokoelmapoliitiikan kolme painopistettä ovat suomalainen teollisuus, tekniikka ja keksintötoiminta.

Tekniikan museon kokoelmiin kuuluu noin 18 300 esinettä, 55 413 valokuvaa ja noin 50 000 niteen kirjasto sekä arkistokokoelma. Esinekokoelmat on luetteloitu kokonaan ja digitoitu noin 6 781 (37 %). Valokuvista on luetteloitu 10 905 kuvaa (18 %) ja digitoitu 6 900 (19,6 %).

Tekniikan museon kokoelmia on julkaistu Finnassa ja arjenhistoria.fi -sivustolla. Finnassa on 3 783 kuvan ja 1 661 esineen tiedot. Asiantuntijapalvelukäyntejä (esimerkiksi kokoelmien ja arkistoaineistojen käyttöön liittyviä käyntejä) Tekniikan museossa oli viime vuonna 40.

Tekniikan museon kokoelmien sisältävät aineistoja mikrosirusta painokoneeseen. Eriytyisen merkittävänä kokonaisuusina Tekniikan museo nostaa selvityksessään esiin muun muassa keksijä E.M.C. Tigerstedtin kokoelman, Fiskarsin suunnittelija Olavi Lindénin kokoelman sekä toimintansa lopettaneen Sähkämuseo Elektran kokoelmasta muodostetun Kantaverkkokokokoelman. Muina merkittävänä tai laajoina kokoelmina selvityksessä mainitaan 200 esineen kokoelma professori Gunnar Anderssonin lahjoittamia kone-, puhelin- ja sähkötekniikan koneita ja kojeita sekä Konttorikoneliikkeiden yhdistys ry:n 350 konttorikoneen kokoelma sekä lisäksi Ilmatieteen laitoksen lahjoittama kokoelma (noin 115 ilmatieteellistä instrumenttia etupäässä laitoksen varhaisilta vuosilta), apteekkari Reijo Salosen lahjoittama 600 apteekki- ja laboratorioalan esineen kokoelma, Helsingin Veden kokoelma (noin 250 mittaria ja laitetta) sekä Suomen Sokerin lahjoittama 100 esineen kokoelma.

Kokoelmien mahdollista päällekkäisyyttä muiden kulttuurihistoriallisten museoiden kanssa Tekniikan museo hallitsee aktiivisesti TAKO-yhteistyön puitteissa ja kokoelmapoliittisilla rajauksilla. Kuluttajatuotteita otetaan kokoelmiin enää rajoitetusti ja esimerkiksi kotitaloustekniikan kokoelma on kokonaan suljettu. Tekniikan museon kokoelmatyö keskittyy 2010-luvun lopulta alkaen yhteiskunnan teknisiin infrastruktuureihin, teknologian kehitykseen, keksintö- ja tutkimustoimintaan ja teollisuuteen. Painopisteinä ovat suuret tekniikan ja teollisuuden kehityslinjat, tekniikan alan professioiden kehittyminen ja ammatillisen ja harrastajien osaamisen karttuminen. Punaisena lankana on Suomen sijoittuminen globaaliin tekniikan kontekstiin.

Museo keskittyy strategiakaudella 2018–2020 erityisesti museon kokoelmien ja kokoelmatyön kehittämiseen. Tälle on selvitysaineistojen ja keskustelujen perusteella erittäin selkeä tarve. Myös vuoden 2012 erikoismuseoselvityksessä Tekniikan museo oli Työväenmuseo Werstaan ohella mainittu museona, jossa digitoimattomien ja luettelottomien aineistojen määrä on erittäin suuri ja jossa museon perustamisvaiheessa on sorruttu ylitalennukseen.

Tekniikan museon kokoelmatyössä onkin viime vuosina keskitytty omien kokoelmien haltuunottoon. Kokoelmien säilytystiloja on järjestelty, kokoelmaobjekteja luetteloitu ja

poistoja tehty. Vuonna 2017 museossa käynnistyi Wihurin rahaston myöntämällä avustuksella Tulevaisuuden kokoelmat -hanke, jossa kehitetään toimintatapoja kokoelmien aktiiviseen kartuttamiseen ja olemassa olevien kokoelmien tietosisältöjen rikastamiseen.

Museo on mukana ammatillisten museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO:ssa, jossa se toimii aktiivisesti pooleissa 4 (Tuotanto, palvelut ja työelämä) ja 5 (Liikenne, viestintä ja matkailu), sekä lisäksi seuraa pooleja 2 (Yksilö, yhteisö ja julkinen elämä), 3 (Arki) ja 6 (Taide, oppi, kokemus, tekniikan alan oppilaitosten tallennuksen näkökulma). Tekniikan museon kokoelmapäällikkö on poolin 4 puheenjohtaja sekä ko. poolin ohjausryhmän puheenjohtaja ja koko verkoston ohjausryhmän jäsen.

6.6.6 Museon tilat

Tekniikan museo toimii vanhoissa vesilaitoksen tiloissa Kuninkaankartanonsaarella Helsingin Vanhassakaupungissa. Rakennukset ovat osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitokset) ja alue on suosittu virkistys- ja ulkoilualue. Ainutlaatuista sijaintia ja ympäristöä voisi hyödyntää toiminnassa nykyistä monipuolisemminkin. Tekniikan museolla on käytössään yhteensä 6 545 m² tilat kolmessa eri rakennuksessa (Pyöreä halli, Punatiilihalli ja Pika-suodatinhalli). Rakennukset ovat vuokralla Helsingin kaupungilta, sopimus on voimassa vuoteen 2032 saakka. Lisäksi museolla on yhteensä noin 1 100 m² vuokratut kokoelmien säilytystilat Karkkilassa ja Jyväskylässä. Tekniikan museo tuottaa avoinnapito- ja yleisöpalvelut Vanhankaupunginkosken länsirannalla sijaitsevalle Voimala-museolle, jota ylläpitää Helen Oy.

Museolla on suuri tarve museon toimitilojen ulkopuoliselle kokoelmakeskukselle. Sen kokoelmatyö kärsii puutteellisista ja riittämättömistä säilytystiloista ja esinetyötiloista eivätkä kokoelmavarastot vastaa olosuhteiltaan ja kalustukseltaan museoiden säilytystiloille asetettuja standardeja.

6.6.7 Henkilöstö

Tekniikan museossa oli vuonna 2019 7,8 vakinaista työntekijää jotka kaikki olivat museoammattillisia. Vuosina 2015–2018 museon todellisten henkilötövuosien keskiarvo oli 20,75. Todellisten henkilötövuosien määrä yhteensä oli 16,2 vuonna 2019. Vapaaehtoisten työpanos oli 732 tuntia. Tekniikan museo täydentää henkilöresurssejaan vuosittain määräaikaisuuksien ja projektirahoituksen turvin, ja museossa tehdäänkin vuosittain lähes parikymmentä henkilötövuotta. Vakinaisen henkilöstön määrä on kuitenkin pieni.

6.6.8 Talous

Tekniikan museo hoitaa museon taloutta hyvin kurinalaisesti. Museo arvioi taloudellisen tilanteensa erittäin tiukaksi supistuneen julkisen rahoituksen vuoksi. Talous perustuu opetus- ja kulttuuriministeriön, Helsingin kaupungin sekä Tekniikan museon taustayhteisöjen rahoitukseen, projektiavustuksiin (joiden osuus budjetista vaihtelee 15–30 % välillä) sekä omaan tuottoon. Helsingin kaupungin myöntämä toiminta-avustus (245 901 euroa) palautuu kaupungille museon maksamana vuokrana, jota on korotettu niin, ettei avustus enää kata vuokraa. Tekniikan museon kokonaismenot olivat vuonna 2019 1 528 972 euroa. Valtion rahoitusosuudet olivat 617 523 euroa millä katettiin 40 % menoista. Tekniikan museon valtionosuudet nousivat vuoden 2019 tasta 136 003 euroa vuodelle 2020. Museo tavoittelee pääomapuskurin luomista, omien tuottojen tason nostamista vähintään 35 prosenttiin, kun ne olivat vuonna 2019 17,5 %.

6.6.9 Yhteenveto

Tekniikan museon ongelmia ovat henkilökunnan vähäisyys suhteessa tehtävien laajuuteen, riittämättömät säilytystilat, tiukka taloustilanne sekä se, että museon perustointoja - näyttely-, palvelu- ja pedagogista toimintaa, kehittämistyötä ja nykytilanteessa myös kokoelmien järjestelyä - hoidetaan lähes yksinomaan projektirahoituksella.

Tekniikan museon näyttelytilat ovat laadultaan ja kooltaan riittävät valtakunnallisille vastuumuseoille säädettyjen tehtävien hoitoon. Kokoelmien säilytystilojen osalta on olemassa selkeitä ongelmia niin tilojen riittävyyden kuin laadunkin suhteen. Tekniikan museo on tunnistanut omat haasteensa ja kehityskohteensa esimerkiksi toimintaan ja talouteen liittyen ja pyrkii etsimään niihin aktiivisesti ratkaisuja.

Museon kanssa käydyssä neuvottelussa tuli esille Tekniikan museon merkittävä rooli myös viestintäteknologian historian tallentajana. Viestinnän alan kokoelmat ovat tärkeässä asemassa museon kokoelmaprofiilissa. Museo haluaa edelleen olla valtakunnallinen koordinoija alan tekniikan ja ilmiöiden tallentamisessa. Sen harjoittama yhteistyö muiden viestinnän alan museoiden kanssa toteutuu Trafiikki-museot verkostossa erityisesti markkinoinnin ja tiedottamisen osalta. Roolia voisi vielä entistä enemmän vahvistaa kokoelmapolitiikan alueella. Voisi olla tarpeellista sopia entistä tarkemmin tallennus- ja kokoelmatyön vastuualue- ja rajoituksista. Tällä hetkellä rajoitukset on tehty TAKO-verkoston tallennustyönjakomallissa melko yleisellä tasolla.

Myös eräiden merkittävien yksityisten viestintämuseoiden ja kokoelmien koordinointi sopisi hyvin Tekniikan museon rooliin. Esimerkiksi yhteistyön tiivistäminen Helsingissä

sijaitsevan Elisan puhelinmuseon kanssa voisi olla molempia osapuolia hyödyttävä hanke. Tekniikan museon johtajan ja kokoelmapäällikön kanssa käydyssä neuvottelussa museo ilmaisi kiinnostuksensa Elisan puhelinmuseon tehtävään kokoelma- ja näyttelypoliittiseen yhteistyöhön entistä konkreettisemmalla tasolla.

7 Kanavamuseot

Kanavamuseotoiminta käynnistyi 1970-luvun lopulla TVH:n ja Museoviraston yhteisillä kanavakohteiden ja -esineistön inventoinneilla. Vuonna 1980 päätettiin toteuttaa museohanke keskuskanavamuseon ja viiden alueellisen kanavamuseon pohjalla ja niiden toiminta käynnistettiin vähitellen yhteistyössä kuntien kanssa. Vuonna 1990 Merenkululaitokseen siirtymisen yhteydessä luovuttiin keskuskanavamuseon perustamisesta Varkauteen ja päädyttiin kuuden alueellisen museon malliin, joiden ohjausta varten perustettiin tarkastajan virka merenkulkupiiriin. Ämmäkosken tervasululla kanavamuseotoiminta on lakannut ja sulku sekä vanha lossitupa on siirretty Kajaanin kaupungille. Väyläviraston ylläpitämä Kanavamuseo käsittää viisi alueellista kanavamuseota:

- Jakokoski 20 km Joensuusta, vieressä on käytöstä poistettu museosulku vuodelta
- 1875
- Varistaipale Heinävedellä, vieressä on nelikammioinen vuonna 1913 valmistunut
- liikennekanava
- Taipale Varkaudessa, sijaitsee vuonna 1840 valmistuneen nykyisen rautiokanavan
- ja toimivan syväväyläsulun välissä
- Herraskoski Virroilla, sijaitsee vuonna 1907 valmistuneen liikennekäytössä
- olevan kanavan vieressä
- Saimaan kanavan museo Lappeenrannassa, vieressä on vuonna 1856 valmistuneen
- vanhan Saimaan kanavan uoma, jossa Mälkiän ja Pien-Mustolan museosulut
- sekä lähistöllä Mälkiän suursulku

Kanavamuseoiden hoidosta on vastannut Väylävirasto osittain yhteistyössä kuntien kanssa. Kanavamuseoissa on tehty eriasteista yhteistyötä paikallisen kunnan tai kaupungin kanssa. Mobilian kilpailuttamat alihankkijat ovat hoitaneet varsinaisen avoinna pidon. Väylävirasto on maksanut Mobilialle avoinna pidon koordinoinnista ostopalvelusopimuksen kautta vuosina 2017–2019. Saimaan kanavamuseon osalta sopimus ulottuu vuoteen 2021 saakka. Alihankkijat ovat voineet huolehtia myös mahdollisesta museokaupasta sekä siivouksesta. Ympäristötyöt on hoidettu joko kiinteistöhuoltoyritysten kautta erikseen laskutettuna tai osana kanavaurakkaa. Viiden kanavamuseon ylläpitoon ja museotoiminnan järjestämiseen on Väylävirasto käyttänyt vuosittain noin 250 000 euroa.

Kanavaperinteen kokoelmien hoitopalvelut (KOHO) on ulkoistettu Mobilialle 31.12.2025 asti jatkuvalla sopimuksella. Kaikkien viiden kanavamuseon kokoelmat on inventoitu (Mobilia neljä ja Museovirasto yksi) ja niistä on tehty excel-luettelot.

Kanavamuseoiden tulevaisuudesta on tehty viime vuosina eri selvityksiä. Vuonna 2006 liikenne- ja viestintäministeriö teetti selvityksen, jossa esitettiin museoiden kehittämistä ensisijaisesti osana silloista Merenkululaitosta siten, että museotoiminnan laatua parannetaan, ammatillista osaamista korostetaan ja tavoitteellisuutta sekä suunnitelmallisuutta lisätään. Toisena vaihtoehtona esitettiin kanavamuseotoiminnan yhdistämistä Suomen merimuseoon. Tämän lisäksi Mobilialla on tehnyt vuosina 2011–2012 selvityksen Kanavamuseon ja Varkauden museoiden yhdistämisestä Sisävesimuseoksi Taipaleen kanava-alueelle. Varkauden museoissa on paljon sisävesiliikenteeseen liittyvää materiaalia ja valokuvia. Selvityksen ehdotukset eivät realisoituneet, koska Varkauden kaupunki ei pysty investoimaan uuteen museorakennukseen.

Kahden viime vuoden aikana ovat valmistuneet Väyläviraston tilaamina selvitys Saimaan kanavamuseosta (Mobilia) ja Taipaleen kanavamuseon kehittämissuunnitelma (Mobilia ja Varkauden museot). Loppuvuodesta 2019 tehtiin vielä Taipaleen kanavamuseon kuntotarkastus.

Kaikkiin kanavamuseokohteisiin liittyy kolme näkökulmaa: museotoiminta, kokoelmat sekä maa-alueet ja rakennukset. Kanavamuseotoiminnasta Väylävirasto luopuu joka tapauksessa neljässä kohteessa. Kiinteistöistä ja maa-alueista on tarkoitus myös päästä eroon.

Seuraavissa luvuissa käsitellään kaikkien olemassa olevan viiden kanavamuseon tilanne ja eri osapuolten kanssa käytyjen neuvottelujen tulokset.

7.1 Herraskosken kanavamuseo

7.1.1 Yleistä

Tampereen ja Virtain välisen laivaväylän valmistumisen jälkeen odotettiin Virroilla 1863–1864 hyväksytyin Herraskosken kanavan puhkaisemista. Senaatti myönsi määrärahan kanavan rakentamiseksi vasta 1902 ja työt käynnistettiin 1903. 825 metriä pitkä kanava valmistui vuoden 1907 lopulla.

Kanavanvartijalle rakennettiin näyttävä asuintalo. Komeiden pihtakuusirivistöjen reunustama kanava ja sen ympäristö rakennuksineen edustavat vuosisadan vaihteen kansallisromanttista tyyliä. Alue on säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan.

7.1.2 Museon tilat

Herraskosken kanavasulun yläkanavalle on rakennettu Kanavamuseo vanhan ulkorakennuksen piirustusten mukaan. Museon toiminnasta on vastannut Väylävirasto joka oli ulkoistanut avoimna pidon koordinoinnin Mobilian kanssa tehdyllä sopimuksella 2019 saakka.

7.1.3 Kävijät ja näyttelyt

Museon kävijämääriä ei saatu tähän selvitykseen vuoden 2019 osalta tarkistettua. Viereisessä Virtain perinnekylässä on Museoviraston tekemien aiempien tilastokyselyjen mukaan käynyt n. 8000 kävijää vuodessa.

Museo aloitti toimintansa 1990 ja sen näyttely esittelee kaikkien Hämeen kanavien (Kravin, Lempäälän, Vääksyn ym.) vaiheita sekä vesiliikenteen historiaa Kokemäenjoen vesistössä ja Päijänteellä. Museon yläkerrassa on Herraskosken kanavasta kertova näyttely. Museo ei sovi liikuntaesteisille, sillä museossa on kaksi kerrosta eikä hissiä. Kanavamuseon välittömässä läheisyydessä on Virtain perinnekylä, Nuorisokeskus Marttinen sekä vierasvenelaituri, joiden palvelut ovat museovieraiden käytettävissä.

Kanavamuseon avoimna pidosta vuonna 2020 ei ole tehty sopimusta.

7.1.4 Kokoelmat

Herraskosken kanavamuseon esinekokoelma on inventoitu Väyläviraston ostopalveluna Mobilian toimesta vuonna 2015. Inventoinnissa museorakennuksesta löytyi vain kahdeksan säilytettäväksi luokiteltua esinettä ja kaksi kokoelmista poistettavaa. Museon esineiden hoitopalvelut on ulkoistettu Mobilialle 31.12.2025 kestäväällä sopimuksella.

7.1.5 Yhteenveto

Virtain kaupungin ja Virtain perinnekylän toimintaa ylläpitävän, Virtain kaupungin liikelaitoksena toimivan Nuorisokeskus Marttisen kanssa käydyssä neuvottelussa päädyttiin siihen, että Virtain kaupunki voi ottaa Kanavamuseon kiinteistön ja tontin omistuk-

seensa ja pitää jatkossa museota avoinna yhtenä Virtain perinnekylän museokoh- teista. Museossa olevien muutaman museoesineen omistuksesta ja lopullisesta sijoi- tuspaikasta on käytävä erillinen neuvottelu esineiden nykyisen omistajan Väyläviras- ton, Mobilian ja Virtain perinnekylän kesken. Pirkanmaan alueellisen vastuumuseon (Tampereen museot) kanssa on sovittu, että se konsultoi pyydettyäessä Virtain kau- punkia ja Virtain perinnekylää museotoiminnan käytännön järjestelyissä Museolain (314/2019) edellyttämällä tavalla.

Museorakennuksessa ei Väyläviraston, kaupungin ja Nuorisokeskus Marttisen arvion mukaan ole merkittävää korjausvelkaa. Ennen kiinteistön ja tontin luovutusta, paikalla tulisi kuitenkin suorittaa katselmus, jossa mahdolliset korjaustarpeet arvioitaisiin ja jossa yhteydessä myös murto- ja palosuojauksen taso määriteltäisiin vastaamaan mu- seaalisia vaatimuksia. Väyläviraston tulisi ennen kiinteistön luovuttamista saattaa kiin- teistö sellaiseen kuntoon, että kaupungille ei muodostuisi luovutuksen jälkeen välittö- miä korjauskustannuksia.

7.2 Jakokosken kanavamuseo

7.2.1 Yleistä

Pielisjoen kanavat ovat vesistöihin tukeutuneen puunjalostusteollisuuden nousukau- den historiallisia muistomerkkejä. 1950–1970-luvun suurimittakaavainen nippu-uitto ja voimaloiden rakentaminen on muuttanut Pielisjoen maisemaa. Pielisjoen kanavien eri- tyispiirre onkin ajallinen kerrostuneisuus.

Pielisjoki yhdistää Pielisen Oriveden Pyhäselkään. Pielisjoen kanavaketjuun kuuluvat Joensuussa Utra ja Joensuun sulku, Kontiolahdella Haapavirta ja Jakokoski sekä Enossa Saapaskoski, Kaltimo ja Häihä.

Jakokosken kanava on vuodelta 1879 ja sen nykyasu vuoden 1907 kunnostusvai- heesta, jolloin kanavan puiset rakenteet on uudistettu.

Pielisjoen ja Pohjois-Karjalan alueen kanavien historiasta kertovan näyttelyn sekä runsaan esinekerroelman lisäksi esillä on museoaluksia, koneita ja laitteita. Kanava- alueella toimii myös suosittu kesäteatteri ja vierasvenelaituri.

Kanavamuseon avoinna pidosta vuonna 2020 ei ole tehty sopimusta.

7.2.2 Museon tilat

Museoalue muodostaa täydellisen, toimintakuntoisen kanavakokonaisuuden, johon kuuluu kanavanhoitajan asunto ja talousrakennuksia. Ulkorakennuksiin on koottu kanavointiin liittyviä työkaluja ja -välineitä, mm. vaskisukeltajan varusteet. Vanhassa Saimaan puuproomussa on näytteillä vesiliikenteen turvallisuuden kuuluvia esineitä. Ulkoalueella on alkuperäiseen asuunsa entisöity höyryhinaaja Utra, joka liikennöi Pielisjoella 1935–1969. Myöhemmin alueelle rakennetussa varasto- ja näyttelyrakennuksessa on myös Pielisjoen kanavointia esittelevä valokuvanäyttely.

7.2.3 Kokoelmat

Kanavamuseon esinekokoelma on inventoitu Väyläviraston ostopalveluna Museoviraston toimesta vuonna 2017. Inventoinnissa museorakennuksesta löytyi noin 400 säilytettäväksi luokiteltua esinettä ja lähes 300 kokoelmista poistettavaa. Museon kokoelmien hoitopalvelut (KOHO) on ulkoistettu Mobilialle 31.12.2025 kestävällä sopimuksella. Väyläviraston kokoelmien pysyvistä omistujärjestelyistä neuvotellaan viimeistään vuonna 2025 jonka vuoden lopussa Väyläviraston ja Mobilian kokoelmanhoitosopimus loppuu. Suositeltavin vaihtoehto on, että kokoelman nykyisin Mobiliasa säilytettävä osa luovutetaan sen omistukseen. Samoin kokoelman valtakunnallisesti merkittävimmät Jakokoskella nykyisin säilytettävät osat tulisi luovuttaa Mobilian omistukseen.

7.2.4 Kävijät

Jakokosken kanavamuseon kävijämääristä edellisinä vuosina ei selvitykseen saatu tilastotietoja. Museo oli avoinna alueella toimivan kesäteatterin esitysten aikana. Kesällä 2019 teatteriesityksissä oli katsojia yli 3 000, joten voidaan arvioida että suuri osa heistä vieraili myös museossa.

7.2.5 Yhteenveto

Kontiolahden kunnan kanssa käydyssä neuvottelussa päädyttiin siihen, että Kontiolahden kunta voi ottaa Kanavamuseon kiinteistöt ja tontin omistukseensa sekä koordinoida museon avoinna pitämistä paikallisten yhdistysten kanssa. Museossa olevien muutaman museoesineen omistuksesta ja lopullisesta sijoituspaikasta on käytävä erillinen neuvottelu esineiden nykyisen omistajan Väyläviraston, Mobilian ja alueellisen vastuumuseon, Pohjois-Karjalan museon kesken. Pohjois-Karjalan museon kanssa on neuvoteltu erikseen, että se konsultoi pyydettyä Kontiolahden kuntaa ja paikallisia yhdistyksiä museotoiminnan käytännön järjestelyissä Museolain (314/2019) edellyttämällä tavalla.

Museorakennuksessa ei Väyläviraston ja kunnan arvion mukaan ole merkittävää korjausvelkaa. Ennen kiinteistön ja tontin luovutusta, paikalla tulisi kuitenkin suorittaa katselmus, jossa mahdolliset korjaustarpeet arvioitaisiin, ja jossa yhteydessä myös murto- ja palosuojauksen taso määriteltäisiin vastaamaan museaalisia vaatimuksia. Väyläviraston tulisi ennen kiinteistön luovuttamista saattaa kiinteistö sellaiseen kuntoon, että kunnalle ei muodostuisi luovutuksen jälkeen välittömiä korjauskustannuksia.

Höyryhinaaja Utra, luotsivene, lotja Asta sekä uiva höyrykoneponttooni ovat museoobjekteja, jotka voisivat kiinnostaa Pohjois-Karjalan museota, mikäli ne saadaan lahjoituksena museon kokoelmiin. Objektit voisivat tällöin jäädä nykyiselle paikalleen elävöittämään kanavamuseo-aluetta. Höyryhinaaja Astaa suojaamaan tulisi rakentaa suojakatos.

7.3 Saimaan kanavamuseo

7.3.1 Yleistä

Saimaan kanava, joka johtaa Saimaan järviolueelta Viipurin kautta Suomenlahdelle on maamme merkittävin historiallinen kanava. Saimaan kanavan avaamisella 1856 on ollut suuri merkitys koko Itä-Suomen teollistumiselle. Kanavan vaikutuspiiriin ja etenkin Lauritsalaan on keskittynyt teollisuuslaitoksia asuinalueineen. Kanavalla on myös pitkä historia merkittävänä matkailu- ja nähtävyyshoiteena.

Nykyisen, 1960-luvulla rakennetun kanavan Suomen puoleisen osan pituus on 23,3 kilometriä. Kanavan kaikkiaan kahdeksasta sulusta Suomen puolella on kolme: Saimaan suunnasta ensimmäisenä ja putouskorkeudeltaan suurimpana (12,5 metriä) Mälkiän sulku, seuraavana Mustolan sulku (7,2 metriä) ja lähinnä nykyistä valtakunnanrajaa Soskuan sulku (8,3 metriä). Kansolassa on läppäsilta.

7.3.2 Museon tilat

Saimaan kanavamuseo sijaitsee Mälkiän-Mustolan alueella, jossa on nähtävissä kanavarakenteita ja -rakennuksia eri aikakausilta. Saimaan kanavan vaiheista kertova näyttely sijaitsee entisessä kanavan yläpiirin piiripäällikön virkatalossa, joka on rakennettu vuonna 1845. Museon historiallisesti arvokas piha-alue kukkaistutuksineen ja puistokäytävineen on kunnostettu. Mälkiän museoaluetta kiertää kanavapolku, joka jatkuu Pien-Mustolan entisöidyn sulun kautta Mustolan sululle saakka.

Vuonna 2011 valmistui vanhan kanavauoman ja vetotien entisöinti vanhan Mälkiän sulun ja entisöidyn Pien-Mustolan sulun välillä.

Kansolassa vanhan kanavan ylittää kanavan ainoa säilynyt rullasilta, joka on voitu siirtää syrjään kanavaliikenteen tieltä. Sen vieressä vanhan kanavan alittaa Kansolan kulvertti: holvirumpu, jota pitkin Soskuanjoki virtaa osittain sen uomaa seurailevan kanavan alitse. Nykyisen kanavan itäpuolella oleva ns. Pontuksen kaivanto on muisto Kaarle IX:n käskystä tehdystä kanavoimisyrityksestä 1607–1608. Kaivanto on noin 500 metriä pitkä uoma. Kaivannon muistomerkki on vuodelta 1957. Kansolan kulvertti ja rullasilta ovat myös museon esittelykohteita.

Kanavamuseo on avoinna kesällä 2020. Museoon ei ole pääsymaksua.

7.3.3 Kokoelmat

Saimaan kanavamuseolla on näyttelytiloissa ja kahdessa aitassa sekä autotallissa yhteensä 320 inventoinnin yhteydessä säilytettäväksi arvioitua esinettä. Kokoelmista poistettavia inventoinnissa löytyi 504 esinettä.

7.3.4 Kävijät

Kävijöitä kesällä 2018 oli 3 105. Heistä lapsia oli 378 ja ulkomaalaisia 168. Vilkkain kuukausi oli heinäkuu, jolloin museossa vieraili lähes 1800 henkeä. Museoon on ollut vapaa pääsy vuodesta 2018 lähtien.

7.3.5 Museotoiminnan kehittäminen

Mobilian tekemässä Väyläviraston tilaamassa selvityksessä (2018) on käyty läpi näyttely- ja toimintakonseptien kehittämisen eri näkökulmia. Selvityksestä käy ilmi, että kaikki intressitahot ovat yksimielisiä siitä, että kohde on merkittävä niin kansainvälisesti, valtakunnallisesti kuin alueellisestikin. Selvityksessä löydettiin kehittämispotentiaalia kohteen saavutettavuuden ja tunnettavuuden, näyttelytoiminnan sekä museorakennuksen käytettävyyden suhteen erityisesti juhlatilana, mm. keittiön varustetaso ei mahdollista kannattavaa kahvilatoimintaa. Myös rakennusten ja miljöönn kunnossapidossa on useita kehittämiskohteita.

Selvityksessä tuotiin selkeästi esille se, että Lappeenrannan kaupunki ei ole missään tapauksessa halukas ottamaan kanavamuseorakennusta ja -toimintaa itselleen. Sen halutaan pysyvän Väyläviraston omistuksessa. Sen sijaan museota ja aluetta koskevan tietoisuuden kasvattaminen ja museon käytön lisääminen nähtiin osana myös kaupungin roolia.

7.3.6 Yhteenveto

Museon näyttely- ja toimintakonseptien kehittämistä tulisi jatkaa myös Mobilian vuonna 2018 tekemän selvityksen pohjalta. Neuvottelut Väyläviraston, Mobilian ja Lappeenrannan museoiden ja Lappeenrannan kaupungin välillä museotoiminnan rahoituksen ja vastuualuerajausten osalta pitäisi käynnistää viimeistään vuoden 2021 aikana.

7.4 Taipaleen kanavamuseo

7.4.1 Yleistä

Taipaleen 1840 valmistunut kanava on ensimmäinen valtion varoin Suomeen rakennettu sulkukanava. Kanava yhdistää Haukiveden ja Unnukan. Kanava ja sen sulkupaikat on muurattu suurista luonnonkivilohkareista. Vanhasta kanavasta on nähtävissä noin 300 metrin matkalla osittain raunioituneet kiviseinämät. Kanavan pohja ja sulkujen kynnsrakenteet ovat edelleen heikosti virtaavan veden peitossa.

Vanhan kanavan länsipuolella noin 200 metrin etäisyydellä on 1871 avattu uusi kanava. Vanhan kanavan varrella on liikenteen loputtua ollut muun muassa vesimylly, saha ja kuivatelakka.

Taipaleen kanavan rakentaminen oli osa laajaa Saimaan vesireitin parantamishanketta ja se ennakoitiin 1845–1856 rakennettavaksi Saimaan kanavaksi. Lisäksi haluttiin luoda sujuva vesitieyhteys Savonlinnasta Iisalmeen, joka toteutui 1860-luvulla. Ensimmäinen Taipaleen sulkukanava valmistui 1840 ja se palveli aina vuoteen 1871, jonka jälkeen sen varrelle rakennettiin kuivatelakka, saha ja mylly.

Ensimmäinen kanava rappeutui ja jäi pieneksi laivojen koon kasvaessa. Vanhan kanavan korjaamisen sijasta aloitettiin 1867 uuden sulkukanavan rakentaminen vanhan länsipuolelle hätäaputoinena. Uusi sulkukanava valmistui 1871 ja se vastasi laivojen koon suhteen Saimaan kanavan mittoja. Nälkävuosina rakennetun kanavan rakennustöissä menehtyi useita satoja ihmisiä. Läheiselle Varkausmäelle perustetulle hautausmaalle haudattiin 281 kanavan rakennustöissä menehtynyttä. 1930-luvulla vanhan kanavan yli rakennettiin rautatiesilta ja 1960-luvulla kanavan pohjoispään rakenteet peitettiin uuden maantien maapenkereen alle. 1960-luvulla kanava kunnostettiin syväväyläkanavaksi.

Vuonna 1990 avatun Taipaleen kanavamuseon alueella voi tutustua vanhaan kivikanavaan ja seurata laivaliikennettä toiminnassa olevan kanavan partaalla. Kanavahistoria esittäytyy sekä Kanavamuseossa, että aluetta kiertävän Kanavapolun infotauluissa. Lisäksi Kanavamuseossa palvelee kahvio.

7.4.2 Museon tilat

Kanavamuseo toimii entisessä Tielaitoksen keskuskorjaamorakennuksessa. Rakennus on valmistunut vuonna 1929. Suunnittelija Thure Hällström on tunnettu suomalainen asema- ja teollisuusarkkitehti. Vanhoja kanavan rakennuksia on museorakennuksen lisäksi säilynyt vain korjaamon piharakennus, joka liittyy olennaisesti päärakennukseen, sekä luotsiasema, joka on nykyään yksityisomistuksessa.

Perusnäyttelyssä "Via Canalia" on esillä muun muassa Taipaleen kanava-alueen pienoismalli vuodelta 1905 ja kanavatornin vanha kalusto. Lisäksi museossa voi tutustua kanavan toimintaan virtuaalisulutuksen muodossa. Nähtävissä on myös elokuvat "Taipaleen kanava, vilkas vesiväylä", johon on koostettu erilaisia tapahtumia - uittoa, höyrylaivaregattaa, kanavajuhlia – Varkauden vesiltä, sekä "Kalakukko", varkautelaisten matka Kalakukkolotjalla lähivesille kalastelemaan ja marjastamaan.

Museo on avoinna kesällä 2020 Varkauden kaupungin ja Väyläviraston vielä vuonna 2020 voimassa olevan yhteistyösopimuksen mukaisesti.

7.4.3 Kokoelmat

Museon näyttelytiloissa on tehdyn inventoinnin mukaan esillä n. 100 museoesinettä, joista suurin osa on Varkauden museoiden omistamia. Hiukan yli 10 esinettä on lainassa Jakokosken kanavamuseolta.

Väyläviraston omistamat Taipaleen kanavaan liittyvät kanavamuseoesineet säilytetään edelleen Mobiliassa vuoteen 2025 jatkuvan kokoelmanhoitosopimuksen pohjalta, mutta myös Varkauden museot tallentaa jatkossa kanavatoimintaan liittyvää kulttuuriperintöä. Väyläviraston kokoelmien pysyvistä omistusjärjestelyistä neuvotellaan viimeistään vuonna 2025 jonka vuoden lopussa Väyläviraston ja Mobilian kokoelmanhoitosopimus loppuu. Suositeltavin vaihtoehto on, että kokoelman nykyisin Mobiliassa säilytettävä osa luovutetaan sen omistukseen.

7.4.4 Kävijät

Museossa on ollut kävijöitä yleensä 3 000–5 000. Paras kävijämäärä on ollut vuonna 2015 jolloin museoon tutustui yhteensä 6806 henkeä. Vuonna 2019 kävijöitä oli 4 600. Museoon on vapaa pääsy.

7.4.5 Yhteenveto

Varkauden kaupungin museotoimen kanssa käydyssä neuvottelussa päädyttiin siihen, että Varkauden kaupunki voisi ottaa Kanavamuseon kiinteistön ja tontin omistukseensa ja jatkaa museon avoinna pitämistä sekä kokoelma- ja näyttelytoiminnan kehittämistä osana Varkauden kaupungin museotoimea.

Museorakennuksessa on Väyläviraston vuonna 2019 teettämän kuntotarkastuksen mukaan jonkin verran korjausvelkaa. Erityisesti vesikatossa ja sadevesikouruissa on korjaustarpeita. Veden valuminen ulkoseinää pitkin on aiheuttanut kosteusongelmia rakennuksen sisällä. Samoin putkien tiivistyksissä havaittiin puutteita. Ennen kiinteistön ja tontin luovutusta, paikalla tulisi suorittaa katselmus, jossa mahdolliset lisäkorjaustarpeet arvioitaisiin, ja jossa yhteydessä myös murto- ja palosuojauksen taso määriteltäisiin vastaamaan museaalaisia vaatimuksia. Väyläviraston tulisi ennen kiinteistön luovuttamista saattaa kiinteistö sellaiseen kuntoon, että kaupungille ei muodostuisi luovutuksen jälkeen välittömiä korjauskustannuksia.

Museon kahvilan toiminnan kannattavuuden kannalta olisi tärkeää saada keittiön tilat ja kalusteet sellaiselle tasolle, että myös ruuan valmistus ja tarjoilu olisi mahdollista. Museon perusnäyttely on vuodelta 2004 ja se vaatii pikaisia uudistuksia. Uusi näyttely painottuisi Savon alueen sisävesiliikenteeseen, kanavien historiaan ja Taipaleen alueen teolliseen perintöön. Tarvittavien perusparannusten ja näyttelyuudistusten rahoitus tulisi saada Väylävirastolta eräänlaisena ”myötäjärahana”. Näyttelyn osalta lisärahoitusta on mahdollista saada myös muualta.

7.5 Varistaipaleen kanavamuseo

7.5.1 Yleistä

Heinäveden reitti on maisemallisesti monipuolisimpia sisävesiliikenteen reittejä ja siihen liittyy monia arvokkaita liikenne- ja teollisuushistoriallisia muistomerkkejä. Heinäveden reitti on yksi Suomen kansallismaisemista. Reitti ulottuu Savonlinnasta Heinä-

veden kirkonkylän kautta Kermajärven yli Palokkiin ja edelleen Kuopioon. Vaihtelevaan järvimaisemaan sisältyy arvokkaita kanavakokonaisuuksia, vanhoja asutusmaisia, uiton muistomerkkejä ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita huviloita mm. Koukunpolvessa.

Reitin kanavia ovat Kerman sulkukanava, Vihovuonteen sulkukanava, Vääräkosken avokanava, Pilpan sulkukanava, Karvion sulkukanava ja pohjoisimpina Juojärven reitillä Varistaipaleen ja Taivallahden sulkukanavat ja niiden välinen Varislammen avokanava. Reitin pohjoisimman kanavakokonaisuuden muodostavat Juojärven reitille rakennetut Varistaipaleen ja Taivallahden sulkukanavat sekä niiden välinen avokanava, Varislammen Välikanava.

Vanhin kanavista, Karvion sulkukanava rakennettiin insinööri I.O. Telenin johdolla 1895–1896, Kerman sulkukanava Kermankoskeen, Vihovuonteen sulkukanava, Vääräkosken avokanava ja Pilpan sulkukanava valmistuivat 1903–1906. Viimeisinä rakennettiin pohjoiset kanavat Varistaipaleeseen, Taivallahteen ja Varislampeen 1911–1915.

Museo on tarkoitus pitää auki kesällä 2020 paikallisen kotiseutumuseon kautta alihankintana.

7.5.2 Museon tilat

Varistaipaleen rantapuistossa on sulkumestarin asunto ja Väyläviraston omistamana Kanavamuseona kanavarenkien tupa. Museo ollut toiminnassa vuodesta 1987 saakka. Museorakennus edustaa ympäröivine puistoalueineen 1910-luvun rakennus- ja puistotyylä.

7.5.3 Kokoelmat

Varistaipaleen kanavamuseon museoesineet on inventoitu Mobilian toimesta vuonna 2018. Siinä löydettiin museoesineitä n. 250. Niiden lisäksi oli huomattava määrä esineistöä jolla ei katsottu olevan museoarvoa.

7.5.4 Kävijät

Vuonna 2019 kahden kesäkuukauden aikana museossa vieraili 2 100 kävijää.

7.5.5 Yhteenveto

Heinäveden kunnan kanssa käydyssä neuvottelussa päädyttiin siihen, että kunta voi ottaa Kanavamuseon kiinteistön ja tontin omistukseensa ja pitää jatkossa museota avoinna. Museon avoinna pidon suhteen Varkauden museotoimi on ilmaissut halukkuutensa avoinna pidon, oppaiden kouluttamiseen ja kokoelma- sekä näyttelytoiminnassa avustamiseen. Tämä järjestely sopisi myös Heinäveden kunnalle.

Museossa olevien esineiden omistuksesta ja lopullisesta sijoituspaikasta on käytävä erillinen neuvottelu esineiden nykyisen omistajan Väyläviraston, Mobilian, Heinäveden kunnan ja paikallisen kotiseutumuseon kesken. Etelä-Savon alueellinen vastuumuseo (Savonlinnan maakuntamuseo) voi Varkauden kaupungin museotoimen ohella konsultoida pyydettyä museotoiminnan käytännön järjestelyissä Museolain (314/2019) edellyttämällä tavalla.

Museorakennuksessa ei Väyläviraston ja Heinäveden arvion mukaan ole merkittävää korjausvelkaa. Ennen kiinteistön ja tontin luovutusta, paikalla tulisi kuitenkin suorittaa katselmus, jossa mahdolliset korjaustarpeet arvioitaisiin ja jossa yhteydessä myös murto- ja palosuojauksen taso määriteltäisiin vastaamaan museaalisia vaatimuksia. Väyläviraston tulisi ennen kiinteistön luovuttamista saattaa kiinteistö sellaiseen kuntoon, että kunnalle ei muodostuisi luovutuksen jälkeen välittömiä korjauskustannuksia.

8 Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet, kiinteistöt, ympäristöt ja omaisuus

Väylävirastolla on hallinnassaan merkittävä määrä valtion kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistöomaisuutta. Sen liikenteen kulttuuriperinnön kohteet ovat osa valtion tarinaa. Väyläviraston toiminnalla on vaikutusta kulttuuriympäristöihin laajemminkin. Väyläviraston perinnetoimintaa ohjaamassa on neljä työryhmää, joissa on edustajia opetus- ja kulttuuriministeriöstä, Museovirastosta ja Metsähallituksesta. Työryhmiä ovat: Väyläviraston ja Museoviraston yhteistyöryhmä, Väyläviraston ja Metsähallituksen yhteistyöryhmä kiinteistö ja maankäyttöasioissa (alatyöryhmänä sillä on erillinen Toimintaryhmä), Sisäinen perinnetoimintaryhmä (alaryhminä Luovutuksia ja museotoimintaa valmisteleva ryhmä, Liikennekäytössä olevat perinnekohteet ryhmä), sekä Liikennealan museoasioiden yhteistyöryhmä.

Työryhmien tehtäviin kuuluu ohjata Väyläviraston hallinnonalan perinnetoimintaa ja selvittää kulloisiakin kehittämiskohteita sekä tekee pitkän aikavälin suunnitelmia kohteiden hoitamiseksi. Inventoinnit etenevät ja tieto kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista tarkentuu. Osa perinnetoiminnan kannalta tärkeistä kohteista ei sijaitse Väyläviraston maa-alueilla, vaikka rakenteet sinänsä ovatkin Väyläviraston omistuksessa.

Väyläviraston kohteet:

Kohde	Yhteensä	Väyläviraston omistuksessa
Museotiet	22 kpl, 189 km	18 kpl, 171,1 km
Museosillat	33 kpl	23 kpl
Museorautatiet	30,5 km	16,5 km
Majakat ja merimerkit	52 kpl	47 kpl
Museokanavat	20kpl	16 kpl
Mobilian rakennukset	100 %	48 %
Rautatiemuseon rakenn.	100 %	39 %
Kanavamuseot	5 kpl	5 kpl

Kohteiden rahoitustarve oli vuonna 2013 Liikenneviraston perinnetoimintaselvityksen mukaan (2013) n. 1,2 milj. euroa vuodessa. Summan voidaan arvioida olevan nykyäänkin samaa luokkaa.

Marketta Hyvärisen selvityksessä arvokohteiden kriteereistä Väyläviraston väyläverkolle (25/2017, Liikennevirasto, tekniikka ja ympäristö -osasto), laadittiin kulttuurihistoriallisten arvokohteiden arvottamisen ja valinnan kriteeristöt. Uudet kriteeristöt tehtiin nykyisten, aiemmissa arvokohteiden valinta- ja määrittelyprosesseissa käytettyjen kriteeristöjen pohjalta. Tarkastelun kohteena olivat nykyisten maantieverkon arvokohteiden lisäksi rataverkon ja vesiväylien kohteet.

Selvityksessä esitetyt jatkotoimenpide-ehdotukset toimivat hyvänä ja ajantasaisena tiekarttana kestäväälle väyläverkon kulttuurihistoriallisten arvokohteiden hoidolle ja kehittämiseksi.

Se vastaa myös hyvin näkökulmia ja ehdotuksia, joita on tuotu esiin mm. vuonna 2015 valmistuneessa selvityksessä ”Valtion strateginen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus” (Museovirasto, YM, Härö, Ryyppö). Selvityksen ehdotusten toteuttaminen käytännössä mahdollistaa hyvin tarvittavien arviointien ja valintojen tekemisen. Keskeistä on tiedonhallinnan kehittäminen yhteistyössä valtion kiinteistöhaltijoiden kanssa. Tavoitteena tulisi olla sujuva tiedon yhteensopivuus ja rajapinnat eri toimijoiden välillä (Väylävirasto – Museovirasto – Metsähallitus). Taustatietojen syventäminen on edelleen tarpeen, esimerkiksi inventointien jatkaminen. Samoin laaja yhteistyö ja osallistaminen kohteiden hoitoon valtiotoimijoiden ja museokentän kanssa (alueelliset vastuumuseot ja valtakunnalliset vastuumuseot). Kohteita on inventoitu ja osoitettu suojelutavoittein myös maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa.

Esityksessä ”Väyläverkon arvokohteiden toimintamalli” (46/2018, Liikennevirasto, tekniikka ja ympäristö -osasto) on nykytoimintamallien arvioinnin pohjalta muodostettu esitys jatkossa sovellettavista toimintatavoista, jotka kattavat arvokohteita koskevan tiedonhallinnan, arvokohdejoukon kehittämisen, kohteiden kunnossapidon sekä arvokohteita koskevan yhteistyön ja viestinnän. Toimintamallissa kuvataan kaikille kolmelle väylämuodolle yhteiset toimintatavat ja -periaatteet sekä väylämuotokohtaiset tarkennukset niihin.

8.1 Yhteenveto

Tärkeä olisi huolehtia siitä, että, valittujen kohteiden kehittäminen, käyttö ja hoito olisi suunnitelmallista. Keskeistä on, että kohteita hoidetaan ja ylläpidetään siten, että niiden kulttuurihistorialliset arvot säilyvät eivätkä se jäisi vaille käyttöä. Yllämainituissa selvityksissä 25/2017 ja 46/2018 esitettyjen kriteerien ja toimintatapojen viitoittamalla tiellä voidaan liikenteen alan kulttuuriperinnön ja arvokohteiden hoitoa ja ylläpitoa jatkaa pitkäjännitteisesti. Olennaista on toimintamallin toimeenpano.

Kohteiden vuotuisten hoito- ja ylläpitokustannusten rahoitus voisi olla hyvä rahoittaa keskitetysti siten että Väyläviraston Tekniikka ja ympäristö –osaston budjetissa olisi yksi ”korvamerkitty” kustannuspaikka kulttuurihistoriallisille arvokohteille.

8.2 Kanavat

Kanavia rakennettiin ennen kaikkea uittokanaviksi, mutta myös vedenjohtamistarpeisiin ja vesivoimalahankkeita varten. Suurin osa Suomen kanavista sijaitsee sisävesireiteillä.

Kanavien rakentamisyhteyksiä tehtiin jo 1500–1600-luvuilla, mutta ensimmäiset kanavat saatiin valmiiksi vasta juuri ennen 1800-lukua, kun Venäjän hallinnoimalle Saimaan seudulle rakennettiin neljä sotakanavaa Saimaan laivastoa varten.

Väylä ylläpitää 31 sulkukanavaa ja Saimaan kanavaa, jossa on kahdeksan sulkua. Kanavat sijaitsevat Vuoksen, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöissä. Suurin osa sulkukanavista on automatisoitu itsepalvelukäytölle. Lisäksi Suomessa on yli 60 liikennöitävää avokanavaa.

Valtio omistaa ja ylläpitää 16 museokanavaa (neljä Kanavamuseon yhteydessä). Näistä viisi kohdetta on rauniokanavia, joilla ei ole ylläpitoa ja joista osa on suojeltuja kiinteitä muinaisjäännöksiä. Käytöstä poistettua kulttuurihistoriallisesti arvokkaita sulkukanavia on seitsemän. Niillä tehdään vain hyvin vähäistä ylläpitävää kunnostusta, osalla on jonkin verran juoksutus- tms. käyttöä. Museokanavien viereen on yleensä rakennettu uusi, edelleen käytössä oleva kanava.

Entisöityjä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita museosulkuja on neljä, joista kaikilla on jatkuvaa kunnossapitoa, mutta vain kaksi on liikennekäytössä. Edellisten lisäksi Suomessa on 30 liikennekäytössä olevaa kanavaa sekä joitakin kiinteistöjä, avattavia siltoja ja turvalaitteita, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita. Vanhoista turvalaitteista ei sisävesien osalta ole tehty inventointia. Suurin osa vanhoista kanava- ja luotsikiinteistöistä on luovutettu pois, pääosin Senaatti-kiinteistöjen kautta yksityisomistukseen.

Museokanavien hoitokustannukset sisältyvät kanavaurakoihin. Kustannustaso vaihtelee sen mukaan, onko käytössä liikennekäytössä oleva kanava vai muu museokanava. Hoitotyöt ovat pienehköjä ympäristöitä ja raivausta. Kokonaisuudessaan vuotuiset kunnossapitokustannukset ovat n. 30 000–50 000 euroa. Kanavilla on sulkujen lisäksi myös muita vanhoja rakenteita, kuten teitä, siltoja, patoja, viemäreitä ym., jotka

vaativat kunnossapitoja. Isommat entisöintihankkeet on hoidettu yhteishankkeina Museoviraston, TE -keskusten ja maakunnallisten kehitysrahastojen kanssa.

8.3 Yhteenveto

Ainutlaatuiset ja harvinaiset sekä kaikkein vanhimmat arvokohteiksi määritellyt valtiollisen väylänpidon kohteet käytössä olevalla väyläverkolla on suositeltavaa edelleen pitää osana Väyläviraston arvokohteiden kokonaisuutta. Museokanavat ovat erityisen selkeästi valtiollisen väylänpidon ilmentäjiä, joten väyläinfrastruktuurin osaksi luettavat, arvokkaiksi määritellyt kanavat olisi suositeltavaa edelleen pitää mukana väylänpitäjän arvokohteiden joukossa.

8.4 Majakat ja merimerkit

8.4.1 Yleistä

Majakat ovat vanhimpia merenkulun turvalaitteita. Ne sijoitetaan tavallisesti avomereillä yksinäisille matalille tai paikkoihin, josta meriväylät alkavat. Majakat ovat toimineet merenkulkijoiden luotettuina apuvälineinä alusten paikanmäärityksessä ja navigoinnissa rannikkoa lähestyttäessä.

Elektroniikan ja satelliittien kehittyessä majakoiden merkitys paikanmäärityksessä ja navigoinnissa on vähentynyt. Majakoiden automatisoinnin myötä viimeiset majakanvartijat lopettivat tehtävänsä 1980-luvun loppupuolelle.

Kulttuurihistoriallisesti ja arkkitehtonisesti majakoita pidetään edelleen tärkeinä ja mielenkiintoisina. Nykyisin majakat ovat suosittuja nähtävyyksiä ja matkailukohteita.

Museoitujen majakoiden ja merimerkkien tausta on Merenkululaitoksen perinnetoiminnassa. Museovirasto ja Merenkululaitos arvioivat vuosina 1996–2000 merenkululaitoksen rakennusperinnön. Arviointiselvityksessä on mukana kriteeristö. Inventoinnin kohteet jaettiin tuolloin kahteen kategoriaan: 1-kategoriassa olivat luotsivartiopaiikat, miehitetyiksi rakennetut valomajakat, loistonhoitaja-asetat ja valottomat tunnusmajakat, ja 2-kategoriaan luokiteltiin miehittämättömiksi rakennetut majakat, pienemmät merimerkit kuten kummelit ja johtoloistot. Selvityksen mukaan majakoita ja merimerkkejä on yhteensä 52 kpl, joista Liikennevirasto omistaa 47 kpl, kunta tai kaupunki 2 kpl, yhdistys yhden, Turun Yliopistolla on yksi, kuten myös Senaatti-kiinteistöillä.

Valtaosa näistä rakenteista on vanhoja, mutta moderneistakin osa on valtakunnallisesti merkittäviä. Majakoiden ja merimerkkien kunto on kohtuullisesti selvillä, joskin tiedot ovat hajallaan.

Liikenneviraston majakat ja merimerkit luokiteltiin vuonna 2011 niiden turvalaitekäytön ja merenkulun tarpeen perusteella säilytettäviin ja luovutettaviin. Yhteensä luokiteltuja kohteita oli 83 kpl, joista 62 oli mainittu Museoviraston vuonna 2009 julkaisemassa Meriväyliin rakennusperintö -julkaisussa. Luokan 1 rakennukset luokiteltiin säilytettäviksi. Näitä oli 50 kpl, joista 35:stä oli maininta Museoviraston julkaisussa. Osin tai kokonaan luovutettavista 33 rakennuksesta 27 oli mainittu Museoviraston julkaisussa. Suurin osa merimerkeistä ja majakoista toimii edelleen merenkulun turvalaitteina.

Meriväylillä arvokohteita koskevia asioita hoitavaa henkilöstöä sekä tilaajan että urakoitsijoiden puolella on vähän, ja kohteet tunnetaan hyvin. Vanhat kiinteät merimerkit otetaan kunnossapidossa huomioon, korjaussuunnittelussa käytetään asiantuntevaa konsulttia ja tarvittaessa toimenpiteistä pyydetään Museoviraston lausunto.

Arvokohteille määritellyt toimenpiteet sisällytetään kilpailutusasiakirjojen kautta toteutukseen. Vuosittain on korjattu majakoita ja muita merimerkkejä laaditun korjauslistan mukaan. Vuonna 2014 Liikennevirasto aloitti kolmivuotisen projektin, jossa kunnostetaan yhteensä kymmenen perinteistä majakkaa vierailukuntoon Pohjanlahdella, Selkämerellä, Saaristomerellä ja Suomenlahdella (Liikenneviraston tiedote 28.5.2014). Kaikkia arvokohteita ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista korjata, jolloin niistä keskustellaan Museoviraston kanssa.

Joidenkin vanhojen merimerkkien annetaan raunioitua. Korjaamista tai korjaamatta jättämistä koskevissa ratkaisuissa otetaan väylänpidon ja liikenteen tarpeiden ohella huomioon turvallisuusnäkökohdat. 1.7.2015 Senaatti-kiinteistöille ja Metsähallitukselle luovutettiin 16 majakkaa, 12 pookia (tunnusmajakkaa) ja kaksi sektoriloistoa.

8.4.2 Yhteenveto

Majakat ovat sijaintinsa ja vaativien sääolosuhteiden vuoksi erityisen haastavia kohteita säilyttämisen, hoidon ja saavutettavuuden kannalta. Vanhojen, käytöstä jo poistuneiden tai poistuvien rakenteiden siirtäminen kunnille, kaupungeille tai yhdistyksille olisi periaatteessa toivottavaa, mutta useinkaan niiden osaaminen ja taloudelliset resurssit eivät ole riittävällä tasolla. Väylävirastolle tarpeettomat majakat luovutetaan. Osana luovutusmenettelyä Väylävirasto tarjoaa tietoja (korjaustietoja, kustannustietoja, jne.) vastaanottajalle. Luovutuksissa mietitään liiketaloudellisen käytön mahdollisuudet realistisesti.

8.5 Meri- ja sisävesiväylät

8.5.1 Yleistä

Sisävesiväyliin liittyvää kulttuuriperintöä ja arvokohteita on Väyläviraston toimesta inventoitu viime vuosina eri puolilla Suomea. Vuonna 2016 tehtiin arkistoseelvitys sekä kanavakohteiden kuvaus Vuoksen vesistöalueella Varkauden eteläpuoleiselta alueelta. Vuonna 2017 tehtiin arkistoseelvitys sekä kanavakohteiden kuvaus Vuoksen vesistöalueella Varkauden pohjoispuolella että Kokemäenjoen ja Oulujoen vesistöalueilla.

Vuonna 2018 aloitettiin koko Vuoksen sekä Kokemäenjoen ja Oulujoen vesistöalueiden muiden kuin kanavakohteiden kuvaukset. Vuonna 2019 kuvattiin loput kohteet, pääosin Vuoksen pohjoispää.

Kymijoen vesistöalueelta on 574 kohdekorttia ja 426 kuvattua kohdetta ja 2 614 kuvaa sekä yhteensä 42 kanavaa ja niihin liittyvää rakennuskokonaisuutta ja siltaa. Vuoksen vesistöalueelta on inventoitu 902 aktiivista turvalaitetta (+154 poistettua) sekä 75 kanavakohtetta. Kuvia turvalaitteista 2 291 sekä kanavakuvat. Kokemäenjoen vesistöalueen inventointi käsitti 376 turvalaitetta (+61 poistettua) sekä 11 kanavakohtetta. Kuvia turvalaitteista on yhteensä 1039 minkä lisäksi kanavakuvat.

Oulujoen vesistöalue inventointi oli laajuudeltaan 26 turvalaitetta (+10 poistettua) sekä 3 kanavaa. Kuvia inventointi tuotti 103 sekä minkä lisäksi on kanavakuvia. Kuvia on myös Etelä-Suomen kanavista.

Vuonna 2019 tilattiin yhteenvetoraportti kaikista em. töistä. Tämän työn määräaika oli 31.12.2019. Työ jatkuu kohteiden arvonmäärityksellä 2020.

Vesiväylien kunnossapito sisältää merenkulun turvalaitteiden huoltoa sekä näiden korjaus-, kunnostus- ja rakentamistoimenpiteitä. Väyläviraston vastuulla olevien vesiväylien kunnossapito kilpailutetaan sopimusalueittain, joita on rannikolla ja sisävesillä yhteensä 16.

8.5.2 Yhteenveto

Kaikkia arvokohteita ei kuitenkaan ole ei ole tarkoituksenmukaista yhdenmukaisesti ja samantasoisesti korjata. Esimerkiksi joidenkin vanhojen merimerkkien voidaan antaa raunioitua. Korjaamista tai korjaamatta jättämistä koskevissa ratkaisuissa otetaan väylänpidon ja liikenteen tarpeiden ohella huomioon turvallisuusnäkökohdat.

8.6 Möljät ja vetoraiteet

8.6.1 Yleistä

Muista sisävesiväylien historialliseen käyttöön liittyvistä rakenteista, Väyläviraston kriiteeristöselvityksessä (Hyvärinen, M. 2017) mainitaan Kainuun möljät ja vetoraiteet, joiden ylläpidon vastuu siirtyi Merenkululaitokselta Väylävirastolle vuonna 2010. Kainuussa möljillä tarkoitetaan koskien vieressä veneen ylävirtaan vetoa varten rakennettua, kivillä täytettyä hirsiarkkua.

Vetoraiteita käytetään veneen siirtämisessä yleensä kannaksen yli järveltä toiselle. Sekä möljät että vetoraiteet liittyvät tervankuljetuksen ja yleisemmin alueen asukkaiden matkantekoon järvisellä alueella. Museovirasto tai Kainuun museo eivät ole tehneet tarkempaa historiallista inventointia Kainuun möljistä tai vetoraiteista. Kuhmon kolme vetorataa on rakennettu vanhoille vetotaipaleille arviolta 1800-luvun lopulla ja niillä on vielä nykyisinkin jonkinlaista liikenteellistä merkitystä.

8.6.2 Yhteenveto

Väyläviraston omistuksessa olevat Pajakkakosken, Piententuakosken, Ison Lentuakosken vetomöljät, Ison Lentuakosken, Kaarneen ja Huuhkajalahden vetoraiteet voidaan luovuttaa ilman rasitevaatimuksia.

Välittömiä peruskorjaustarpeita on vuonna 2016 tehdyn arvion mukaan Piententuakoskella ja Vuonteenkoskella. Möljiillä ja vetoraiteilla ei ole enää nykyään käyttöarvoa, vaan niiden arvot ovat lähinnä virkistysellisiä ja historiallisia.

Näiden lisäksi on Vuonteenkosken vetomöljä, jonka vesialueen omistaa livantiiran lohkokunta, maa-alueen yksityishenkilö.

Möljiin liittyvien vesialueiden omistajien Kainuun Valon ja UPM:n sekä maa-alueet omistavan Metsähallituksen kanssa on neuvoteltava mahdollisten luovutusten yhteydessä. Luontevin taho kohteiden uudeksi omistajaksi olisi Metsähallitus. Ennen luovutusta möljät ja vetoraiteet vaatisivat melko paljon kunnostustyötä. Vuonna 2016 tehdyn tarkastuskäynnin perusteella möljiä kunnostustöiden kustannukset olisivat yht. 290 000 euroa. Vetoraiteet on jo kunnostettu kaksi vuotta sitten.

8.7 Tiet ja tiesillat

8.7.1 Yleistä

Suomen maantiet olivat ratsupolkuja 1500-luvulle asti. Nämä yhdistivät hallintokeskuksina toimineet linnat toisiinsa. Keskiaikaisten maanlakien mukaan teiden rakentaminen ja ylläpito olivat maanomistajien vastuulla. Tärkeintä oli kosteikkojen ja vesistöjen ylityspaikkojen rakentaminen esimerkiksi pitkospuilla tai kivilatomuksilla. Jokien ja pienempien järvien yli rakennettiin puusiltoja tai ne ylitettiin lautoilla. 1600-luvulla teitä kunnostettiin ja tieverkkoa laajennettiin etenkin Pohjanmaalla ja 1700-luvulla yhteyksien rakentaminen painottui itäisen Suomen alueelle. Autonomian ajalla 1800-luvulla tienrakennuksella parannettiin yhteyksiä jo käytössä olevien teiden välillä sekä yhteyksiä sisävesi- ja rautatieliikennepaikoille.

Itsenäisyyden ajan alku oli myös autoistumisen alkuvaihetta, ja tiestöä parannettiin jo matkailun tarpeitakin silmällä pitäen. Ennen toista maailmansotaa nimettiin ensimmäiset valtatiet. Sota-aika ja jälleenrakennus jättivät jälkensä erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen tieverkkoon.

Maanteitä rakennettiin ja parannettiin 1950- ja 1960-luvuilla työllisyystöinä sekä kasvavan autoliikenteen tarpeisiin muutenkin. Nykyaikaisen tieverkon rakentaminen ”pikateineen” oli vauhdissa 1970-luvulla ja tieverkkoa parannettiin laajasti 1990-luvun lopulle saakka.

Ennen siltojen rakentamista vesistöjä ylitettiin kahluupaikoilla. Tunnetuilla kulkureiteillä vesistöjen ylityskohtia merkittiin maastoon, kivettiin ja varustettiin pitkoksilla. Keskiaikaisissa asiakirjoissa on useita mainintoja siltapaikoista. Siltojen ohella käytettiin viimeistään myöhäiskeskiajalla myös lauttoja vesistöjen ylittämiseen.

Monet nykyisistä museosilloista sijoittuvat vanhoille siltapaikoille. Keskiaikaisen Suuren Rantatien varrella ovat esimerkiksi Halikon vanha silta, Espoonkartanon sillat ja Savukosken silta Kymijoen suulla. Pohjanlahtea kiertäneelle rantatielle rakennettiin muun muassa Tuovilan silta eli Toby stenbro 1700-luvun lopulla ja Pyhäjoen Etelänsylän Isosilta 1830-luvulla.

Varhaisimmat sillat olivat puurakenteisia. Ensimmäiset kivisillat rakennettiin maamme 1700-luvun lopulla, ja siltatyypinä kivisillat olivat yleisiä aina 1920–30-luvuille saakka. Ensimmäiset terässillat rakennettiin rautateille 1800-luvun lopulla. Näistä esimerkinä on Korian silta Kouvolassa. Betonirakentaminen alkoi 1910-luvulla ja teräsbetonirakenteet kehittyivät 1930-luvulla. Museosilloissa onkin useita tämän aikakauden teräsbetonisia kaari-, palkki- ja holvisiltoja.

Historiallisesti tärkeistä museosilloista 22 on Väyläviraston omistuksessa. Holvatut kivisillat, kansanrakentajien puusillat ja teollisen yhteiskuntamme betonisillat kertovat teknisen osaamisemme kehittymisestä. Väylä pyrkii säilyttämään kansallisten kulttuuriperintökohteiden, museosiltojen ja muiden arvokohteiden, ominaispiirteet. Arvokohteina museosiltoja hoidetaan hienovaraisesti maanteiden kunnossapidon yhteydessä.

Kaikki museosillat ovat edelleen ainakin jalankulkijoiden käytössä. Monella museosillalla voi ajaa autollakin. Museotiet ja -sillat on sisällytetty valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) valikoimaan.

8.7.2 Yhteenveto

Maantieverkon nykyisten museokohteiden valinnassa on aikanaan pyritty ottamaan huomioon kohteiden kunto ja kohteita on myös kunnostettu 1980- ja 1990-luvuilla nimeämispäätöksen yhteydessä. Tienpidon rahoituksen niukennuttua kohteiden, etenkin siltojen, kunnossapito on tullut aiempaa vaikeammaksi. Tulevaisuudessa maantieverkon kohteiden, etenkin siltojen arvokohteeksi nimeämistä valmisteltaessa on otettava huomioon kohteen kunto, jotta kunnossapidon ja korjausten rahoitustarpeet on mahdollista ennakoida. Kunnan arvioimiseksi kohteelle tulisi tehdä perusteellinen kuntotarkastus.

Ellei arvokohteelle ole etukäteen tiedossa kunnossapidon rahoitusta, ei uutta kohdetta pitäisi nimetä. Maantieverkon kohteita valittaessa kohteiden tieverkollinen asema ja sen mahdolliset tulevat muutokset tulisi olla tiedossa, ja esimerkiksi tulevat hallinnsiirrot maantiestä kaduksi tulisi ennakoida. Mikäli arvokohteeksi otetaan kohteita, joista tulevaisuudessa luovutaan, niiden kunnossapidon kustannukset ja kulut tulisi eritellä ja ottaa siirtopäätöstä valmisteltaessa huomioon. Pirkanmaan ELY-keskuksessa ja aiemmin Tiehallinnossa käytetyt päätöksenteon menettelytavat uusien museokohteiden valinnassa ja museokohdestatuksen poistamisessa ovat sovellettavissa myös jatkossa.

Teiden ja tiesiltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelmien (Hyps) avulla, jotka teiden osalta tilataan ELY-keskuksesta ja siltojen osalta Väylävirastosta, varmistetaan kohteiden säilyminen asianmukaisessa kunnossa kustannustehokkaasti osana alueurakoita.

Museoteiden ja -siltöjen yleiset kunnossapitoa koskevat, Tiehallinnon perinnetyön käsikirjassa julkaistut ohjeet ovat arvioinnin mukaan edelleen pääosin käyttökelpoiset. Ohjeiden soveltamisessa kohdekohtaisesti on tarpeen kehittää kytkentää hoidon alueurakoiden hankintaprosessiin ja kohdetietoa sisältäviin tietojärjestelmiin.

ELY-keskuksissa toimivien perinneyhdysheikilöiden tulisi varmistaa museokohteita koskevan tiedon ja kohdekohtaisen suunnitelman sisällyttäminen hoidon alueurakkaan. Museokohteiden maastotarkastus vuosittain on myös perinneyhdysheikilölle suositeltava toimintatapa.

Museosiltojen säilymisen kannalta on niiden suunnitelmallinen peruskorjaus erittäin tärkeää. Peruskorjauksille, kuten muullekin kunnossapidolle, tulisi olla valtakunnallisesti korvamerkitty rahoitus. Museosiltakokoelma tulisi järjestää yhtenäisillä kriteereillä peruskorjaustarpeen mukaisesti. Peruskorjaukset suoritettaisiin listan mukaisessa järjestyksessä korvamerkityllä rahalla.

Museosiltojen siirto muille tahoille ei ole toivottavaa. Pienille kunnille museosillan peruskorjaus on taloudellisesti erittäin haasteellista, vaikka silta kuntalaisille onkin tärkeä. Kunnilla ei yleensä ole juurikaan siltaosaamista eikä perinneosaamista. Myöskään yksittäisillä tiekunnilla ei ole taloudellisia tai ammatillisia resursseja pitää museosiltaa kunnossa. Jo tavallinen silta on melkoinen rasite tiekunnalle. Tulisikin harkita, voitaisiinko tiekunnille myöntää valtionavustusta pelkän museosilta- tai museotiestatuksen perusteella, vaikka muut edellytykset avustuksen saannille eivät täytyisikään.

8.8 Museorautatiet ja rautatiesillat

8.8.1 Yleistä

Suomessa on kolme museorautatietä, joista yksi (Olli-Porvoo) on Väyläviraston ylläpitämä. Muut kaksi ovat yksityisomisteisia. Museoliikennettä harjoittavia yhdistyksiä ja yhtiöitä on kuusi.

Suomessa on kaksi museorautatietä, joiden toimintaa on tukenut radanpidon osalta. Nämä ovat Porvoon Museorautatie ja Jokioisten Museorautatie. Porvoon Museorautatie toimii Väyläviraston omistamalla rataosuudella Olli-Porvoo. Osuuden pituus on 16,5 km. Se on määritelty museorautatieksi myös

Traficommin liikennöintimääräyksissä. Rataa liikennöidään pääosin Lättähatuilla eli Dm7-moottorivaunuilla.

Kapearaiteinen 14 km pitkä Jokioisten Museorautatie toimii reitillä Humppila-Minkiö-Jokioinen. Ratapohjan omistaa suurelta osin museorautatieyhtiö, jonka avulla rata pystyttiin säilyttämään 1970-luvulla ostamalla se valtiolta. Ratakiskot ovat suurelta

osin VR:n ja Väyläviraston lainaamia ja ratapölkkyt ovat VR:n toimittamia, kun rata viimeksi 1990-luvulla korjattiin. Rataa liikennöidään pääosin höyryvetureilla.

Aikaisemmin rataosuus Olli–Porvoo on ollut vuokrattuna Porvoon Museorautatie ry:lle, joka on hoitanut radan kunnossapitoa. Vuosina 2009–2012 osuudella on vaihdettu 10 000 ratapölkkyä, mikä takaa pitkälle eteenpäin radan pölkkytyksen kestävyuden. Radan kunnossapito siirtyi Väylävirastolle 1.4.2013 Etelä-Suomen uuden kunnossapitosopimuksen myötä. Rataosuuden kunnossapitokustannukset ovat tämän tasoisella radalla n. 5 000 €/km vuodessa, yhteensä n. 80 000 €. Yhdistys voi keskittyä liikkuvan kaluston kunnostukseen ja liikennöintiin. Tilanne vastaa tällöin museoteiden ylläpitoa.

Jokioisten Museorautatien kunnossapidosta vastaa museorautatietoimintaa harjoittava Museorautatieyhdistys ry. Yhdistys hoitaa radan päivittäisen kevyen kunnossapidon liikkuvan kaluston kunnostuksen ja liikennöinnin ohella. Radan suuri ongelma on linjaosuuksien ratapölkkyjen vanheneminen.

Rautatiesilloista on nimetty 12 rautatiesiltaa (2015) arvokohteiksi/museosilloiksi. Rautatiesiltojen mukaanotto on tärkeää koska vanhat rautatiesillat edustavat usein aikaansa merkittävää sillanrakennustekniikkaa. Jotkin rautatiesillat, esim. Kyrönsalmen silta Savonlinnassa, ovat erittäin tärkeä osa kansallismaisemaa.

8.8.2 Yhteenveto

Museorautatiekohteiden hoitoon on ollut osoitettavissa vähemmän määrärahoja kuin esim. museoteiden hoitoon. Haasteita on aiheuttanut ratapohjien, ratapölkkyjen ja kiskojen ja liikkuvan kaluston kalliit huoltokustannukset sekä mm. ratapölkkyissä käytettävään kreosottiin liittyvät terveys- ja ympäristöongelmat. Myös itse liikennöintikään ei ole kovin tuottoisaa.

Väyläviraston omistama Olli–Porvoo rata säilyy edelleen sen omistuksessa. Jokioisten Museorautatieyhdistys voi jatkossakin hakea avustusta Museoviraston kulkuvälineiden avustuksista, joista voidaan myöntää myös arvokkaiksi luokiteltujen kulkuvälineiden käytön vaatiman liikenneverkon tai sen osan kunnostukseen ja hoitoon.

Varsinaisten museorautateiden lisäksi tulisi rataverkolta valita erilaisia, kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ja edustavia kohteita ja kokonaisuuksia, joiden merkitys ei varsinaisesti ole radan teknisessä rakenteessa sinänsä, vaan enemmän miljöössä ja maisemassa.

Sillat ovat kokonsa vuoksi hankalia säilytettäviä kohteita ja ympäristökokonaisuuksia mikäli vanha silta jää pois käytöstä väylän parantamishankkeen myötä. Siirtäminen

toisaalle sillan elinkaaren päätyttyä on vaikeaa. Rautatiesiltojen osalta voidaan aivan poikkeustapauksissa miettiä, voidaanko sopivia siltoja säilöä museoradoilla tai liikenteeltä suljetuilla rataosilla.

8.9 Muut kohteet ja aineistot

8.9.1 Yleistä

Kipinäaidat jotka kuuluvat Suomen vanhimpaan rataverkkoon ovat eräs vielä selvitystä vailla oleva kohdetyyppi. Aitoja löytyy esim. vuonna 1873 valmistuneelta Hanko-Hyvinkää radalta. Myös vuonna 1870 valmistuneen Pietarin radan varrelta löytyy sellaisia. Kipinäaita ajoittunee samaan aikaan Pietarin radan valmistumisen kanssa. Kipinäaidat ovat kivistä ladottuja aitoja, joiden tarkoitus oli rajata rata vapaaksi karjasta ja toisaalta estää junan rattaista lentävien kipinöiden pääsy maastoon.

Kipinäaita on säilynyt paikoitellen hyvin kilometrien pituisella alueella. Se jatkuu radan varressa Nastolan nykyisen keskustan puolelle sekä idässä Iitin puolelle. Lahden ja Kouvolan välisellä rataosuudella on säilynyt kipinäaitaa jopa yli 10 kilometrin matkalla.

Väyläviraston hallussa on myös mittava valokuva- ja videokokoelma. Niiden digitointi ja luettelointi on aloitettu ja jatkuu vuonna 2020. Tavoitteena on julkaista kuvia myös Finna –palvelussa. Kuva- ja videoarkistojen pysyvästä pitkäaikaissäilytyksestä täytyisi neuvotella liikenteen ja viestinnän alan valtakunnallisten vastuumuseoiden kanssa. Ihanteellista olisi, jos aineistot voitaisiin luovuttaa valmiiksi digitoituina ja luoteloituina museoiden arkistoihin. Luovutus sopimuksissa täytyisi määritellä Väylävirastolle riittävät käyttöoikeudet kokoelmiin, jotta niiden käyttö mm. viraston viestinnän tarpeisiin olisi joustavaa.

Muita vaihtoehtoja kokoelmien päätearkistoiksi olisivat Museoviraston Kuvakokoelmat valokuvien ja Kansallinen audiovisuaalinen instituutti Kavi videomateriaalin osalta.

8.9.2 Yhteenveto

Rautateiden historialliset kipinäaidat tulisi kartoittaa esimerkiksi yhteistyöprojektina Väyläviraston, Suomen Rautatiemuseon, Museoviraston ja alueellisten vastuumuseoiden kanssa.

Valokuvakokoelmien päätearkistoinnista tulee neuvotella liikenteen- ja viestinnän alan ammatillisten museoiden kanssa sekä videokokoelmien osalta Kavin kanssa.

8.10 Luotsilaiva s/s Saimaa

8.10.1 Yleistä

S/s Saimaa on rakennettu Ab W:m Chricton & Co:n telakalla Turussa vuonna 1893 Saimaan alueen tarkastusalukseksi. Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen tilaaman aluksen alkuperäinen asemapaikka oli vuoteen 1939 asti Lappeenranta. Sodan aikana s/s Saimaa palveli aluksi Suomenlahdella esikunta-aluksena sekä meriväylien mittausaluksena Viipurin luotsipiirissä. Myöhemmin jatkosodan aikana s/s Saimaa palveli merivoimien aluksena rannikkopuolustuksen Kotkan lohkolla, jolloin alus oli vähällä tuhoutua lentopommituksissa.

Sodan jälkeen alus palasi alkuperäiseen tehtävänsä Saimaalle.

Merenkulkuhallituksen uusiessa laivakalustoaan 1980-luvulla päätettiin s/s Saimaa siirtää ammattikäytöstä edustuskäyttöön. Merenkulkuhallituksen seuraaja Merenkululaitos ja vuodesta 2019 lähtien Väylävirasto ovat huolehtineet siitä, että alus on säilynyt asianmukaisessa käytössä ja kunnossa. Tällä hetkellä Väylävirastolla on vuoden 2022 loppuun asti voimassa oleva hoito- ja miehityspalvelusopimus Meritaito Oy:n kanssa.

Tarkastusalus Saimaalla on sen poikkeuksellisen pitkään jatkuneesta ammattikäytöstä johtuen huomattava merkitys maamme vesiliikenteen historiassa. Aluksella on yhteys maamme historian kannalta tärkeisiin tapahtumiin, ilmiöihin ja henkilöihin. Eri tyistä kansallista merkitystä aluksella on liittyen Suomen laivanrakennusteollisuuden historiaan, itsenäisyysjärjestykseen vuonna 1918 sekä toisen maailmansodan tapahtumiin. S/s Saimaa liittyy myös Suomen historiaan vaikuttaneiden henkilöiden vaiheisiin. Autonomian ajalla alus

oli Venäjän tsaariperheen ja hovin aktiivisessa käytössä yhteysaluksena Pietarin ja Langinkosken välillä, sittemmin s/s Saimaata on käytetty mm. tasavallan presidenttien edustusaluksena.

Aluksena s/s Saimaa edustaa omaa tyyppiään esimerkillisesti. Sen lähde- ja dokumentaatioarvo on hyvä, esimerkiksi lentopommituksen jäljet ovat edelleen nähtävissä laivan salongissa. Alukseen on sen pitkän ammattikäytön aikana jouduttu tekemään muutoksia, mutta eri aikakausia edustavat rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet ilmentävät kohteen käytön historiaa, muutoksia ja jatkuvuutta. Maassamme ei ole säilynyt muita vastaavia aluksia. Myös kansainvälisesti arvioituna s/s Saimaa on uniikki toi-

mintakuntoinen höyrylaiva. Laivamuseotoimikunnan mietinnössä (OPM komiteamietintö 1989:65) s/s Saimaa on luetteloitu kansallisesti arvokkaaksi alukseksi samaan luokkaan kuin esimerkiksi fregatti Suomen Joutsen ja jäänmurtaja Tarmo.

S/s Saimaata ei ole suojattu lailla tai asetuksella. Kulttuuriesineiden maastaviennin rajoittamisesta annetun lain (933/2016) mukaan yli 75 vuotta vanhan suomalaisen kuluneuvon ja kuljetusvälineen omistajan on kuitenkin haettava lupa esineen maastaviennin. Lupaviranomaisena toimii Museovirasto.

Museovirasto on lausunnossaan (MV/71/05.01.02/2018) todennut, ettei Museovirasto tulisi suostumaan maastaviennin. S/s Saimaan säilyminen maamme merenkulun historian elävänä osana ja dokumenttina on ainutlaatuinen poikkeus, josta on kiittäminen Suomen valtion 127 vuotta jatkunutta huolenpitoa ja käyttöä. Aluksen arvon mukainen aktiivinen käyttö ja suunnitelmalliset hoitotoimenpiteet ovat säästäneet s/s Saimaan romutukselta. Kun aluksesta luopumista harkitaan, on ratkaisussa turvattava aluksen huollon, käytön ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen. Museoviraston näkemyksen mukaan tämä turvataan parhaiten säilyttämällä alus nimenomaan valtion omistuksessa. Aluksen arvon mukaisen käytön ja kunnan varmistamiseksi tulee aluksen ylläpitoon osoittaa asianmukaiset määrärahat riippumatta siitä, minkä valtion viraston hallintaan alus vastaisuudessa kuuluu.

Väyläviraston tilaamassa ja vuonna 2018 julkaistussa Esko Pakkasen kirjoittamassa 326-sivuisessa teoksessa ”Luotsilaiva Saimaa - Aluksen vaiheita vuosina 1893–2018”, aluksen historiallinen arvo tulee myös selkeästi esitellyksi.

8.10.2 Yhteenveto

Väyläviraston, Suomen merimuseon, Museoviraston ja Savonlinnan maakuntamuseon kanssa käydyissä neuvotteluissa on päädytty Museoviraston lausunnossaan (MV/71/05.01.02/2018) suosittelemaan ratkaisuun, jossa Luotsialus Saimaa siirtyy Väyläviraston hallusta valtiolliselle Suomen merimuseolle. Suomen merimuseolle ja Museovirastolle on tärkeää, että sille taataan riittävät taloudelliset resurssit vuotuisiin hoito- ja miehityspalveluihin.

Aluksen kotisatama pysyisi edelleen Savonlinnassa. Savonlinnan maakuntamuseon kanssa on alustavasti sovittu, että alus voisi olla pysyvästi Riihisaaren museolaivalaiturissa. Tällöin aluksen status olisi olla Suomen merimuseon deponointi Savonlinnan maakuntamuseolle ja se toimisi museokohteena mihin yleisö pääsisi tutustumaan museon avoimena oloaikoina.

Väyläviraston ja Suomen merimuseon tulisi tehdä aluksesta pitkäaikainen yhteistyösopimus, jossa sovittaisiin Väyläviraston kustantamien vuotuisten hoito- ja miehityspalveluiden euromääräisestä tasosta ja sopimuksen kestosta. Sopimuksessa määriteltäisiin myös Väylävirastolle oikeus käyttää edelleen alusta omiin edustarkoituksiinsa tietty määrä ajopäiviä vuodessa. Alustava arvio on, että aluksen vuotuiset ylläpitokustannukset Väylävirastolle tulisivat ehkä puolittumaan nykyisestä tasosta.

S/s Saimaa voisi kesän aikana kiertää myös Saimaan vesistöalueen neljässä kanavamuseossa (Taipale, Varistaipale, Jakokoski ja Saimaan kanavamuseo) aina tietyn ajan yhtä museota kohti. Näin saataisiin kanavamuseoiden toimintaa elävöitettyä, parannettua sisävesiliikenteen kulttuuriperinnön saavutettavuutta ja tavoitettua uusia asiakasryhmiä.

9 Tilanneanalyysi

9.1 Museoiden kokoelmatoiminnan kehittäminen

Liikenne- ja viestintäalan museoiden toimintakenttä on laaja ja jatkuvan muutoksen alla. Tämä asettaa museoille paineita oman alansa kulttuuriperinnön tallentamiselle ja hoidolle kattavasti. Uusi Museolaki edellyttää erityisesti liikenteen alan valtakunnallisilta vastuumuseoilta entistä enemmän toiminnan suuntaamista koko maata koskevaan kulttuuriperinnön tallentamiseen. Suomalaisten museoiden tallennus- ja kokoelmatyö on viime vuosina entistä enemmän painottunut nykyajan ilmiöiden dokumentointiin ja tallentamiseen, ei niinkään fyysisten objektien keräämiseen.

Tämä suuntaus, osin olosuhteidenkin pakosta, on hyvä strateginen valinta myös liikenteen ja viestinnän alan museoille. Museoiden varastotilat ovat jo nyt täynnä ja ratkaisuja on koetettu löytää mm. kokoelmapoistojen avulla. Parasta tallennus- ja kokoelmatyötä on proaktiivinen lähestymistapa. Tällöin tallennettavat ilmiöt tunnistetaan ennakoivasti ja tallentaminen voidaan tehdä suunnitelmallisesti kestäväällä ja resursseja säästäväällä tavalla. Kookkaat koneet ja laitteet, jotka ovat tämän alan museoille keskeisiä, voidaan näin ottaa talteen entistä paremmin valmistautuneena.

Liikenteen- ja viestinnän alalla tallennus-, kokoelma- ja näyttelytoiminnan painopiste on aiemmin ollut koneissa ja laitteissa. Jatkossa olisi entistä enemmän panostettava liikenteen ja viestinnän infrastruktuurin, liikenne- ja viestintäjärjestelmien dokumentointiin ja tallentamiseen sekä näistä tehtävien näyttelykokonaisuuksien tuottamiseen.

Liikenne- ja viestintämuseoissa on paljon kokoelmia, jotka eivät ole museoiden itsensä omistamia. Ne ovat joko jonkin valtion laitoksen tai viraston pitkän toiminnan tuloksena syntyneitä esine- ja valokuvakokoelmia. Myös muiden museoiden, alan järjestöjen sekä alalla toimivien valtioyhtiöiden kokoelmia on talletettu museoon joko maksullisilla tai maksuttomilla yhteistyösopimuksilla. Museoalalla on pitkään koetettu lanseerata periaatetta ”aiheuttaja maksaa”, jota on onnistuneesti sovellettu silloin ns. kokoelmahotelleissa. Ongelmana on usein ollut se, että vaikka maksajaa ei ole löytynyt, museo on siitä huolimatta ottanut joskus hyvinkin paljon tilaa vaativan esinekokonaisuuden haltuunsa.

Monella liikenne- ja viestintäalan alan museolla suurimmat ongelmat niiden toiminnassa liittyvätkin kokoelmien säilytystiloihin. Usein ne ovat laadultaan ja kooltaan riittämättömiä. Syitä siihen miksi varastotilat ovat täyttyneet, voidaan löytää siitä, että aikaisempina vuosina kokoelmien kartunta ei ollut kovin suunnitelmallista. Myös se, että liikennehistoriallisesti tärkeiden objektien määrä on lisääntynyt ja niiden koko kasvanut, on lisännyt myös osaltaan varastotilojen tarvetta. Monilla museoilla on ollut tavoitteena myös parantaa kokoelmien säilytystiloja ja –olosuhteita. Toteutuneita kokoomakeskushankkeita on ollut muutama ja niitä on meneillään parhaillaankin jokunen.

9.2 Rahoituspohjan vahvistaminen

Uuden Museolain myötä monen liikenteen ja viestinnän alan ammatillisen museon saamaa valtionosuutta on pystytty kasvattamaan. Rahoituspohjan vahvistaminen ja laajentaminen julkisen tuen lisäksi yksityisen rahoituksen puolelle, on ollut lähes kaikille alan museoille viime vuosien tärkeimpiä tehtäviä.

Liikenne- ja viestintäalan ei-ammattillinen museokenttä on laaja ja täydentää omalta osaltaan erinomaisesti ammatillisten museoiden toimintaa. Yhteistyö näiden kahden eri museokategorian välillä ei ole aina ollut täysin kitkatonta. Uudessa Museolaissa valtakunnallisten vastuumuseoiden tehtäviin kuuluu myös velvollisuus ”kehittää ja edistää kulttuuriperintötyötä ja museoiden yhteistyötä erikoisalallaan”. Tällä tarkoitetaan sitä kehittämis- ja yhteistyötä, jota valtakunnallinen vastuumuseo tekee oman erikoisalansa kulttuuriperintötyön edistämiseksi yhteistyössä muiden ammatillisten tai ei-ammattillisten museoiden kanssa.

Ei-ammattillisten museoiden tekemän kulttuuriperintötyön tukeminen ja niiden alaa koskevan asiantuntemuksen tukeminen ja hyödyntäminen palvelee kaikkien osapuolten intressejä yhteisen tehtävän menestyksellisessä hoitamisessa.

Ammatillisten liikenne- ja viestintäalan museoiden SWOT –analyysi



9.3 Väyläviraston arvokohteet ja kulttuuriympäristöt

Väyläviraston hallussa on useita arvokohteita, jotka samalla kun ne ovat osa väyläverkkoa ovat myös kulttuurihistoriallisesti arvokkaita. Virasto on sitoutunut hoitamaan hyvin hallussaan olevaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistöomaisuutta. Hallituksen esityksen mukaan Väyläviraston ympäristövastuuseen kuuluu rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja ja sen lisäksi tehtäviin kuuluu myös pykälän 2 momentin 11 kohdan mukaan: Vaalii ja hoitaa hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuuriomaisuutta (Laki Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta 936/2018).

Julkishallinnolla on kulttuuriympäristöön liittyviä tavoitteita, jotka on esitelty kulttuuriympäristöstrategiassa. Sen mukaan valtion tulee osoittaa esimerkillistä omistajuutta kiinteistöomaisuudesta, jota se hallinnoi. Kulttuuriympäristöstrategian tavoitteet on kiitetty kolmeen näkökulmaan: merkittävä voimavara, kestävä kehitys ja hyvä hallinto. Hyvin hoidettu ja elinvoimainen kulttuuriympäristö lisää ihmisten hyvinvointia ja sillä on tärkeä merkitys elinkeinotoimintojen kehittämisessä ja viihtyisän asuin ympäristön luomisessa (Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020, OKM, YM).

Valtion kiinteistöstrategian päämääränä on valtion kiinteistövarallisuuden hallinta ja hoitaminen tehokkaalla, tuottavalla ja valtion kokonaisedun varmistavalla tavalla. Valtion kiinteistöstrategian uusiminen on tekeillä 30.9.2020 mennessä. Sen linjaukset eivät vielä ole selvillä.

Valtion kiinteistövarallisuus luokitellaan valtion strategisessa omistajapolitiikassa strategisiin omistuksiin ja ei-strategisiin omistuksiin. Valtionstrategista kiinteistövarallisuutta ovat sellaiset kiinteistövarallisuuserät, jotka on välttämätöntä omistaa valtion tehtävienhoidon kannalta tai omaisuuden luonteen vuoksi. Muu valtion kiinteistövarallisuus on luonteeltaan ei-strategista omaisuutta (Valtioneuvoston periaatepäätös valtion kiinteistöstrategiaksi, 21.10.2010).

Lisäksi kiinteistöstrategiassa todetaan, että valtion haltijavirastoilla voi jatkossa olla omistajahallinnassaan valtion kiinteistövarallisuutta vain, jos se on virastojen toiminnan kannalta välttämätöntä, eikä omaisuudenkeskittämällä ole saavutettavissa valtion kokonaisedun kannalta hyötyä.

Väylävirasto julkaisi kiinteistötoimintalinjat 2016 ja totesi siinä, että kiinteistötoiminnan tarkoitus on tukea Väyläviraston ydintehtävien toteuttamista ja strategisten päämäärien saavuttamista Väylävirasto jatkaa toiminnalleen tarpeettoman kiinteistövarallisuuden luovuttamista hallitusti pääasiassa hallinnan siirroilla valtiovarainministeriölle ja maa- ja metsätalousministeriölle.

9.4 Arvokohteiden kriteerit

Tehtävä on vaikeutunut vuosi vuodelta, koska kiinteistöillä olevien rakennelmien ja laitteiden takia tarpeettomuuden määrittely vaatii usean eri alan asiantuntijoita ja monesti vielä toimenpiteitä laitteiden siirtämiseksi ennen luovutusta. Erityisesti vesiväylillä on myös kulttuurihistoriallisesti arvokasta kiinteistövarallisuutta, joiden säilyttämiskriteerit vaativat oman projektinsa valtionhallinnon sisällä. Luovutusprosessia onkin pitänyt hidastaa, että kaikki tarvittavat selvitykset ehditään tehdä.

9.5 Kohteiden ja museoiden luovutukset

Väylävirasto pyrkii siirtämään ei-aktiivikäytössä olevat kohteet vastuullisille, mielellään julkisille vastaanottajatahoille jotka pystyvät huolehtimaan kohteista huomioiden niiden liikennehistoriallisen arvon. Luovutuksiin liittyvissä kysymyksissä neuvotellaan valtion kiinteistöyksikön ja Museoviraston sekä Metsähallituksen kanssa.

Väylävirasto pyrkii myös siirtämään sen ylläpitämän museotoiminnan ja museokokoelmat suurimmalta osin uusille ylläpitäjille ja omistajille.

Museotoimintaa voidaan siinä tapauksessa kehittää kuntien, valtakunnallisten ja alueellisten vastuumuseoiden yhteistyönä uuden Museolain hengessä. Museoiden toimintaa voidaan näin myös entistä paremmin tukea mm. Museoviraston avustuksilla. Parhaassa tapauksessa esim. kanavamuseoiden toiminta kehittyi asiaan sitoutuneiden paikallisten toimijoiden voimin aivan uudelle tasolle.

Museoiden kiinteistöjen ja toiminnan sekä kokoelmien luovutus tapahtuu parhaiten siten, että Väylävirastolta on mahdollista saada myös rahallista tukea hallinnan ja omistuksen siirtoprosessiin.

10 Hallinnon ja rahoituksen kehittäminen

10.1 Hallinnon kehittäminen

Suomen valtakunnallista vastuumuseokenttää arvioitaessa ei ole pidetty itsestään selvänä, että Suomessa tarvitaan neljä valtakunnallista vastuumuseota kattamaan liikennehistorian kenttä.

Niinpä on usein esitetty, että maahamme tarvittaisiin yksi vahva liikenteen museo, joka hoitaisi valtakunnallisena vastuumuseona koko liikenteen kentän. Tällaista ratkaisua esitti vuonna 1985 opetusministeriön asettama työryhmä, jonka tehtävänä oli selvittää mm. valtakunnallisten erikoismuseoiden nimeämiseen liittyviä periaatteita. Liikenneministeriön työryhmä puolestaan vuonna 1990 päätyi esittämään neljää valtakunnallista erikoismuseota liikenteen eri alueille. Ottaen huomioon esimerkiksi liikenteen toimialan kokoelmiin kuuluvien objektien koon ja niiden säilyttämiseen vaadittavat tila-, osaamis- ja taloudelliset resurssit sekä toimijakentän monimuotoisuuden, ei yksi vahva liikenteen museo tai nykyisten liikenteen valtakunnallisten vastuumuseoiden yhdistyminen näyttäydä tällä hetkellä realistisena ratkaisuna. Myöskään kansainväliset kokemukset museoista jotka edustavat monia liikenteen aloja, eivät puolla yhden yhteisen liikenteen alan suurmuseon perustamista.

Suomalaiset liikenteen ja viestinnän alan museot ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta yksityisiä säätiöpohjaisia museoita, joiden toimintaa leimaa vahva yhteys omiin sidosryhmiinsä ja toiminnan ketteryys ja joustavuus. Heikkoutena on nähtävä tietty rahoituspuhjan kapeus ja ohuus sekä kiinteiden kulujen suuri osuus menoista. Esimerkiksi Ruotsin mallinen mukainen liikennealan valtiollinen museo ei olisi Suomen oloissa järkevä ratkaisu.

Kuten tässäkin selvityksessä on tullut jo todettua, suomalaiset valtakunnalliset vastuumuseot ja museot ylipäätään ovat verrattain pieniä. Myös Kalle Kallio toteaa selvityksessään erikoismuseojärjestelmän tilasta ja tulevaisuudesta (2012) että eräiden museoiden kannattaisi ennakkoluulottomasti tutkia yhteistyön syventämistä myös hallinnollisesti. Näin Suomeen saataisiin myös liikenteen ja viestinnän alalle suurempia museoita, joiden mahdollisuudet toimia valtakunnallisina vastuumuseoina paranisivat olennaisesti.

Tässä selvityksessä selkein esitys museoiden fuusioimisesta ei ole uusi. Sitä on esitetty viimeisen kymmenen vuoden aikana jo useasti. Kyseessä on ilmailualan molempien ammatillisten museoiden yhdistyminen uuden museosäätiön alaisuudessa toimivaksi valtakunnalliseksi vastuumuseoksi. Suomen Ilmailumuseo on jo valtakunnallinen vastuumuseo, mutta kaikkien arvioiden mukaan liian pieni. Yhdistämällä siihen Suomen Ilmavoimamuseo saataisiin yksi riittävän suuri museo, joka voisi toimia uskottavasti valtakunnallisena vastuumuseona kahdella eri paikkakunnalla omien vahvuuksiensa ja rooliensa mukaisesti.

Toinen fuusio tai museoiden yhdistyminen, on mukana Postimuseon strategisissa tavoitteissa tuleville vuosille. Ajatuksena on kartoittaa mahdollisuudet yhdistää Tampereen Museokeskus Vapriikissa sijaitsevat Tampereen kaupungin museotoimen kaksi museota Postimuseoon, jolloin saataisiin laajempi viestinnän alan museokokonaisuus, joka voisi hakea valtakunnallisen vastuumuseon tehtävää seuraavalla hakukierroksella 2023.

Tässä selvityksessä otetaan myös esille yhtenä, tosin ei-toivottavana, skenaariona tilanne, jossa Postimuseon palvelutulot Posti Group Oyj:n kokoelman hoidosta vähenevät voimassa olevan sopimuskauden päätyttyä. Tällöin harkittavaksi tulisi eräänlaisena varasuunnitelmana yhdistyminen Mobiliaan, jolloin saataisiin synnytettyä uusi, laaja-alaisesti liikenteen- ja viestinnän historiaa tallentava ja esittävä valtakunnallinen vastuumuseo.

Mobilian ja Väyläviraston yhteistyön osalta tässä selvityksessä esitetään, että Väyläviraston osuus kiinteistöosakeyhtiöstä luovutetaan Senaatti-kiinteistöille valtion kiinteistöstrategian periaatteiden mukaisesti. Myös Väyläviraston tie- ja kanavahistorian kokoelmat esitetään luovutettaviksi Mobilia auto- ja tiemuseon omistukseen nykyisin voimassa olevan sopimuksen päätyttyä. Kokoelmien hoidosta on Väylävirasto maksanut n. 355 000 euroa vuodessa. Sopimuksen päätyttyä vastaava summa tulisi siirtyä opetus- ja kulttuuriministeriölle maksettavaksi valtakunnallisille vastuumuseoille maksettavana valtionosuuden lisärahoituksena.

Väyläviraston edustus Mobilian hallituksessa, sekä muu sidosryhmäyhteistyö voi jatkua aiemmin hyväksi koetulla tavalla. Näin varmistettaisiin se, että proaktiivinen dokumentointi-, tallennus- ja kokoelmatyö voi jatkua ja kehittyä alan parhaiden asiantuntijoiden ja substanssiosaajien myötävaikutuksella.

10.2 Kiinteistöjen kehittäminen

Suomen Rautatiemuseon kiinteistöistä on Väyläviraston omistuksessa 39 %. Selvityksessä esitetään, että Väyläviraston kiinteistöt luovutetaan Senaatti-kiinteistöille samoin kuin Rautatiemuseon Säätiön hallussa oleva kiinteistöomaisuus. Näin saataisiin yksi, saman omistajan hallussa oleva kiinteistö, jonka vuokralaiseksi Rautatiemuseo siirtyy. Järjestely edellyttää, että luovutettavista kiinteistöistä laaditaan ulkopuolisen tahon toimesta arviokirjat. Kiinteistöjen arvo, kunto ja peruskorjaustarpeiden laajuus määrittävät pääomavuokran, johon lasketaan ylläpitovuokran osuus. Ennen kuin asiasta voidaan OKM:ssä tehdä asiasta lopullisia päätöksiä, pitäisi tuleva vuokrataso olla tiedossa ja LVM:n puolelta esitys tämän määrärahan siirtämisestä OKM:n pääluokkaan.

Suomen Ilmailumuseolla ja Suomen Ilmavoimamuseolla on ollut jo jonkin aikaa käynnissä rakennushankkeiden valmistelu. Ne eivät ole kuitenkaan edenneet toivotulla tavalla. Tämän selvityksen ratkaisuesitys on se, että museoiden yhdistyessä museoiden yhteinen kokoelmakeskus voitaisiin rakentaa laajenuksena nykyisen Senaatti-kiinteistöjen omistaman museorakennuksen yhteyteen. Uusi museosäätiö voisi tällöin saada opetus- ja kulttuuriministeriön vuokratuen kokoelmakeskukseen.

Vantaalle rakennettavan Suomen Ilmailumuseon jo käynnistyneen Uusi Ilmailumuseo –hankkeen investointiin tulisi opetus- ja kulttuuriministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön antaa saman suuruinen 40 % avustus, kuin ne jo myönsivät aiemmalle, toteutumattomalle rakennushankkeelle. Se olisi ainoa tapa saada uudisrakennuksen vuokrataso museon taloudellisen kantokyvyn mahdollistamalle tasolle. Uuden museo-kiinteistön omistaja tulisi todennäköisesti olemaan yksittäinen kiinteistösijoittaja eikä Senaatti-kiinteistöt, joten siihen ei olisi mahdollista saada valtion vuokratukea.

10.3 Ei-ammattillisten museoiden avustukset

Ei-ammattillisille toimijoille on olemassa Museoviraston avustus, jonka tavoitteena on varmistaa, että Suomessa säilyy edustava otos raide-, ilma-, maantie- ja vesiliikenteen kansallisesti arvokkaiksi luokiteltuja kulkuvälineitä käyttökuntoisena. Avustukset myönnetään kulkuvälineen tai sen osan konservointiin, restaurointiin tai rekonstruointiin.

Opetus- ja kulttuuriministeriön budjetista tuleva avustusmääräraha on viime vuosina ollut noin 400 000 euroa. Yksittäinen avustus voi vain poikkeustapauksessa olla suuruudeltaan yli 40 000 €.

Museovirasto on nimittänyt kaudeksi 2018–2020 neljä asiantuntijalautakuntaa. Lautakunnat avustavat Museovirastoa entistämisyavustusten myöntämisessä arvioimalla valtionavustushakemukset. Lautakunnan kaikki jäsenet saavat arvioitavakseen kaikki haluamansa hakemukset. Jokaisella hakemuksella on vähintään yksi arvioija. Ensisijaisesti kukin lautakunnan jäsen arvioi edustamansa erikoisalan hakemukset. Hakemusten laadullisessa arvioinnissa (ns. vertaisarviointi) kiinnitetään huomioita kohteen arvoon ja käyttöön.

Vesiliikenteen asiantuntemusta edustaa vuodesta 1994 lähtien toiminut perinnealusten asiantuntijalautakunta. Maantiiliikenteen asiantuntijalautakunnan koolle kutsumisesta vastaa Mobilia. Ilmaliikenteen asiantuntijalautakunnasta vastuun ottaa Suomen Ilmailumuseo ja raideliikenteen asiantuntijalautakunnasta Suomen rautatiemuseo. Lautakuntien työtä ohjaa Museoviraston laatima työjärjestys. Lautakunnat avustavat Museovirastoa entistämisyavustusten myöntämisessä arvioimalla valtionavustushakemukset. Lautakunnan kaikki jäsenet saavat arvioitavakseen kaikki haluamansa hakemukset. Jokaisella hakemuksella on vähintään yksi arvioija. Ensisijaisesti kukin lautakunnan jäsen arvioi edustamansa erikoisalan hakemukset. Hakemusten laadullisessa arvioinnissa (ns. vertaisarviointi) kiinnitetään huomioita kohteen arvoon ja käyttöön.

Lautakuntaan kuuluu vähintään 10 mutta enintään 16 jäsentä, jotka edustavat kattavasti alan erikoisosaamista. Jäseniksi lautakuntiin pyydetään viranomaisten, museoiden ja harrastajajärjestöjen edustajia sekä restauroinnin asiantuntijoita. Jäsenten vaihtuvuus ja alueellinen kattavuus lisäävät päätöksenteon luotettavuutta.

<https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet/perustelut>

10.4 Väyläviraston kohteet

Selvityksessä esitettyjen toimenpiteiden pitkäaikaiset kustannusvaikutukset Väylävirastolle ja liikenne- ja viestintäministeriölle on pyritty pitämään neutraaleina. Kertaluonteista investointiavustusta esitetään Suomen Ilmailumuseon ”Uusi Ilmailumuseo” –rakennushankkeelle. Kanavamuseoiden luovutusten yhteydessä ennen luovutusta tulee kertaluonteisia peruskorjauskustannuksia sekä pieniä näyttelyiden ja keittiötilojen parannuksiin liittyviä kustannuseriä. Samoin Kainuun möljiä ja vetoraiteiden kevyet peruskorjaukset olisi syytä tehdä ennen mahdollisia luovutuksia.

Väyläviraston hallussa olevien kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden hoito- ja ylläpitokustannusten rahoitus olisi hyvä rahoittaa keskitetysti siten että Väyläviraston Tekniikka ja ympäristö –osaston budjetissa olisi yksi ”korvamerkitty” kustannuspaikka kulttuurihistoriallisille arvokohteille.

Selvityksen perusteella arvioidut Väyläviraston menot nyt ja tulevaisuudessa selvityksessä tehtyjen toimenpide-ehdotusten toteuduttua:

Kohde	Rahoitus € nykytaso/vuosi	Tulevaisuudessa €
Museotiet	50 000	50 000
Sillat	0–1 milj.	0–1 milj.
Museorautatiet	100 000	100 000
Majakat ja merimerkit	5–10 000	5–10 000
Museokanavat	30–50 000	50 000
Mobilia(sis.kanavakokoelma)	355 000	
PIR-ELY	100 000	100 000
Suomen Rautatiemuseo	65 000	
Kanavamuseot	250 000	kertainvestointi ennen luovutusta 200 000
S/s Saimaa	100 000	50 000
	n. 2 000 000	1 360 000

Näiden lisäksi uusina korjausmenoina tulisivat olemaan Kainuun möljiä kunnostustyöt ennen luovuttamista yht. 290 000 euroa.

10.5 Yhteenveto

Kokonaisuutena ammatillisten liikenne- ja viestintämuseoiden tilanne näyttää kohtuulliselta. Jatkossa niiden täytyy kuitenkin edelleen pyrkiä vahvistamaan rahoituspohjaansa. Valtion ja kuntien julkisen tuen osuus on jo nyt monissa yksityisissäkin museoissa korkealla tasolla, joten museoiden omien tulojen, ei pelkästään pääsylipputulosten, vaan myös palvelumyynnin ja alan yritysten sponsoroinnin osuuden pitäisi kasvaa nykyisestään.

Ei-ammattillisten museoiden ja harrastajakentän toiminnan koordinointi, tukeminen ja ohjaus on osa valtakunnallisten vastuumuseoiden tehtäviä ja tulee jatkumaan entistä paremmilla resursseilla uuden Museolain puitteissa.

Väyläviraston kohteiden hoito- ja ylläpitokustannusten rahoitus tulisi olla riittävällä tasolla, jotta Väyläviraston vastuu omistuksessaan olevan liikenteen ja viestinnän alan kulttuuriperinnön hoitamisesta tulis hoidettua lain edellyttämällä tavalla.

11 Toimenpide-ehdotukset

Yksi päälinja toimenpide-ehdotuksissa on se, että valtion kiinteistöstrategian mukaisesti Väyläviraston kiinteistöjen omistuksia keskitetään Senaatti-kiinteistöille ammatillisesti hoidettujen museoiden osalta (Mobilia, Rautatiemuseo). Neljän kanavamuseon kiinteistöt ja museotoiminta luovutetaan kuntien omistukseen ja hoitoon. Väyläviraston muiden kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden omistus pyritään siirtämään pääasiassa Metsähallitukselle, mahdollisuuksien mukaan kunnille. Myös myynti yksityisille tahoille voi tarkan harkinnan jälkeen tulla kyseeseen.

Väyläviraston omistamien esine- ja valokuvakokoelmien kohdalla linjana on se, että keskipitkällä aikavälillä ne luovutetaan alan ammatillisten valtakunnallisten museoiden ja/tai arkistojen haltuun. Valtionyhtiöiden (VR, Posti) omistuksessa olevat kulttuurihistoriallisesti merkittävät kokoelmat säilyvät selvityshenkilön esityksen mukaan edelleen niiden omistuksessa ja yhtiöt jatkavat nyt voimassa olevia liittyviä yhteistyösopimuksia siten, että museoiden tallennus- ja kokoelmatyö turvataan pitkällä aikavälillä.

1. Esitetään että Väyläviraston osuus Kiinteistö Oy Tieliikennemuseosta siirtyy Senaatti-kiinteistöille viimeistään vuonna 2021 ja Mobilia jatkaa tilojen käyttöä entiseen tapaan.
2. Esitetään, että Väyläviraston tie- ja kanavahistorialliset kokoelmat luovutetaan Mobilian omistukseen sekä työ- ja elinkeinoministeriön kautta tuleva ja Pirkanmaan ELY-keskuksen maksama vuosittainen palvelumaksu 300 000 euroa tiehistoriallisen kokoelman hoidosta ja Väylävirastolta tuleva 55 000 euroa kanavahistoriallisen kokoelman hoidosta budjetoidaan OKM:lle myönnettäväksi edelleen Mobilialle korotettuna valtionosuutena valtakunnallisen vastuumuseotehtävän hoitamiseen. Luovutusta aletaan valmistella eri osapuolten (Mobilia, Väylävirasto, OKM, LVM) kesken hyvissä ajoin ennen nykyisen kokoelmanhoitosopimuksen (KOHO) päättymistä 31.12.2025.
3. Toinen esitettävä vaihtoehto on se, että kokoelmanhoitosopimukset jatkuvat 1.1.2026 alkaen entisillä ehdoilla Väyläviraston budjettivaroista kustannettuna.
4. Esitetään että Väyläviraston omistamat Rautatiemuseon maksuttomasti käytössä olevat kiinteistöt siirtyvät Senaatti-kiinteistöille lukuunottamatta raiteistoa, joka säilyy osana Väyläviraston rataverkkoa. Samoin olisi järkevää siirtää myös Rautatiemuseon Säätiön omistuksessa olevat kiinteistöt Senaatti-kiinteistöjen omistukseen koska kiinteistöt ovat käytännössä yhtä ja samaa rakennuskompleksia.
5. Kiinteistöjen omistuksen siirtyessä Senaatti-kiinteistöille on erityisen tärkeää määritellä vastuurajat uudelle toimintamallille kaikkien osapuolten

kesken (Rautatiemuseon Säätiö, Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto, Hyvinkään kaupunki, VR).

6. Kiinteistöjen siirto Senaatille edellyttää, että niistä laaditaan ulkopuolisen tahon toimesta arviokirjat. Kiinteistön arvo, kunto ja peruskorjaustarpeiden laajuus määrittävät pääomavuokran, johon lasketaan ylläpitovuokran osuus. Ennen kuin asiasta voidaan OKM:ssä tehdä asiasta lopullisia päätöksiä, pitäisi tuleva vuokrataso olla tiedossa ja LVM:n puolelta esitys tämän määrärahan siirtämisestä OKM:n pääluokkaan. Kiinteistöjen luovutusneuvottelut ja tulevan vuokran pohjana olevien arviokirjojen laatiminen täytyy aloittaa eri osapuolten välillä mahdollisimman pian syksyn 2020 aikana.
7. Toisena vaihtoehtona esitetään, että vain Väyläviraston omistuksessa olevat kiinteistöt siirtyvät Senaatti-kiinteistöille ja Rautatiemuseon Säätiön omistamat rakennukset jäävät edelleen sen haltuun. Näin ollen Rautatiemuseo siirtyisi Senaatti-kiinteistöjen vuokralaiseksi vain Väyläviraston nykyään omistamien kiinteistöjen osalta. Tämäkin vaihtoehto pitää sisällään samanlaisen vuokran määrittelyprosessin, määrärahan siirron OKM:n pääluokkaan ja vastuualuerajojen läpikäynnin kuin ensimmäinen vaihtoehto.
8. Esitetään, että VR-Yhtymä Oy tekee Rautatiemuseon Säätiön kanssa riittävän pitkäaikaisen, vähintään 10-vuotisen yhteistyösopimuksen. Sopimuksella turvattaisiin VR-Yhtymän Oy:n omistaman kansallisesti ainutlaatuisen kokoelman säilyminen sekä museon käytössä olevan liikkuvan kaluston vuotuiset kunnossapidon kustannukset. Yhteistyösopimuksen rahoitus voitaisiin määritellä myönnettäväksi korvamerkittynä avustuksena VR-Yhtymä Oy:n valtiolle tulouttamista osingoista ja pääoman palautuksista. Sopimuksen sisältö ja euromääräinen taso vastaisi vuonna 2017 voimassa ollutta yhteistyösopimusta. Neuvottelut Rautatiemuseon säätiön ja VR-Yhtymän kanssa on käytävä syksyn 2020 aikana.
9. Rautatiemuseon läheisyydessä, Hyvinkään Sahanmäessä vuonna 1949 toimintansa aloittanut VR:n konepaja lopetti toiminta vuonna 2018. Konepajalla on tehty museon käytössä olevan liikkuvan kaluston vuotuiset kunnossapitotyöt. Niiden jatkuminen olisi museon toiminnan kannalta äärimmäisen tärkeää mutta nykyinen tilanne ei sitä mahdollista. Museon ja Suomen rautatiehistoriallisen kulttuuriperinnön hoidon kannalta olisi hyvä ratkaisu perustaa VR:n Hyvinkään entisen konepajan tiloihin Suomen Rautatiemuseon Säätiön perustama kansallinen raideliikenteen kuluvälineiden kunnostus -ja entistämiskeskus. Se palvelisi paitsi Suomen Rautatiemuseota niin myös muita alan toimijoita keskitetysti ja joka olisi hyvien liikenneyhteyksien ansiosta helposti saavutettavissa. Asian valmistelu Rautatiemuseon Säätiön toimiessa aloitteen tekijänä, tulee käynnistää viimeistään vuonna 2021.

10. Ilmailun valtakunnallisen vastuumuseon, Suomen Ilmailumuseon toiminnan kehittämisen keskeinen painopiste on museon organisaatorakenteen vahvistaminen. Tämä toteutuu parhaiten yhdistämällä Suomen Ilmailumuseosäätiön ja Suomen Ilmavoimamuseosäätiön museotoiminta yhden organisaation alle. Vaihtoehtoina on joko toisen museon sulauttaminen jompaankumpaan museoon tai sitten kokonaan uuden ilmailualan museosäätiön perustaminen. Tehtyjen selvitysten perusteella jälkimmäinen vaihtoehto olisi toimivampi.
11. Ilmailualan valtakunnallisen vastuumuseotoiminnan vahvistamisen näkökulmasta on välttämätöntä, että Suomen Ilmailumuseon ja Suomen Ilmavoimamuseon yhdistymisprosessia tulisi jatkaa. Tahtotilan ja ratkaisun löytämiseksi tarvitaan museoiden keskinäistä yhteistyötä laajempaa vuoropuhelua ja ulkopuolista ohjausta. Yhdistymisneuvottelut tulee käynnistää syksyn 2020 aikana.
12. Suomen Ilmailumuseon roolina olisi tässä skenaariossa valtakunnallisen vastuumuseon näyttelykeskuksena toimiminen. Suomen Ilmavoimamuseon rooli olisi puolestaan uuden ilmailualan valtakunnallisen vastuumuseon kokoelmakeskuksena ja paikallisena näyttelytilana toimiminen.
13. Esitetään, että Suomen Ilmailumuseon ja Suomen Ilmavoimamuseon rakennushankkeita edistetään uuden museo-organisaation yhteishankkeina, ei erillishankkeina kuten aiemmin.
14. Suomen Ilmailumuseon Vantaalle sijoittuvalla uudisrakennushankkeelle esitetään myönnettäväksi opetus- ja kulttuuriministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön investointiavustusta yhteensä 40 % hankkeen kokonaiskustannuksista. Neuvottelut investointiavustuksen myöntämisen suuruudesta ja aikataulusta tulee käydä heti kun tarkemmat hankesuunnitelmat ja kustannusarviot valmistuvat.
15. Suomen Ilmavoimamuseon yhteyteen suunnitellun kokoelmakeskuksen investoinnista vastaisi Senaatti-kiinteistöt, jonka vuokralaiseksi perustettava uusi, valtakunnallista ilmailun vastuumuseota ylläpitävä ilmailualan museosäätiö tulisi. Neuvottelut Senaatti-kiinteistöjen ja museoiden välillä tulee käynnistää syksyllä 2020.
16. Esitetään, että Postimuseo tiivistää yhteistyötä Museokeskus Vapriikissa toimivien mediamuseo Rupriikin ja Suomen pelimuseon kanssa, lisää valtakunnallista näkökulmaa työssään mm. käynnistämällä valtakunnallisia hankkeita, kartoittamalla alan eri kokoelmia ja aloittamalla tarkemman suunnitelman ja tarveselvityksen tekemisen valtakunnallisesta viestintämuseosta.
17. Esitetään, että luotsilaiva s/s Saimaa luovutetaan Väyläviraston hallusta valtiolliselle Museoviraston alaisuudessa toimivalle Suomen merimuseolle. Aluksen kotisatama tulee olemaan Savonlinnan maakuntamuseon Riihisaaren museolaivalaituri. Tällöin aluksen status on olla Suomen merimuseon deponointi Savonlinnan maakuntamuseolle ja alus toimisi

- jatkossa museokohteena mihin yleisö pääsisi tutustumaan maakuntamuseon avoimena oloaikoina.
18. Väyläviraston ja Suomen merimuseon tulee tehdä aluksesta pitkäaikainen sopimus, jossa sovitaan Väyläviraston kustantamien vuotuisten hoito- ja miehityspalveluiden euromääräisestä tasosta ja sopimuksen kestosta. Sopimuksessa määritellään myös Väylävirastolle oikeus käyttää edelleen alusta omiin edustarkoituksiinsa tietty määrä ajopäiviä vuodessa.
 19. Museovirastolle on tärkeää, että sille taataan riittävät taloudelliset resurssit vuotuisiin hoito- ja miehityspalveluihin. Museoaluksen luovutusta täytyy valmistella jo syksyn 2020 aikana. Saman aikaisesti on syytä neuvotella luovutuksen tarkemmasta aikataulusta sekä siitä onko aluksen näyttelykäyttö mahdollista jo ennen sitä.
 20. Lisäksi esitetään, että s/s Saimaa kiertäisi tulevien kesien aikana myös Saimaan vesistöalueen neljässä kanavamuseossa (Taipale, Varistaipale, Jakokoski ja Saimaan kanavamuseo) aina tietyn ajan yhtä museota kohti. Näin saataisiin kanavamuseoiden toimintaa elävöitettyä, parannettua sisävesiliikenteen kulttuuriperinnön saavutettavuutta ja tavoitettua uusia asiakasryhmiä. Kanavamuseokierrosta koordinoi Savonlinnan maakuntamuseo Museoviraston ja kanavamuseoiden kanssa sovitulla tavalla.
 21. Esitetään, että Väyläviraston omistuksessa olevat neljän kanavamuseon (Herraskoski, Jakokoski, Taipale, Varistaipale) kiinteistöt ja tonttimaa luovutetaan korvauksetta kunkin museokohteen alueen kaupungille tai kunnalle. Ennen kiinteistön ja tontin luovutusta, paikalla tulee suorittaa katselmus, jossa mahdolliset korjaustarpeet arvioidaan ja jonka yhteydessä myös murto- ja palosuojauksen taso määritellään vastaamaan museaalaisia vaatimuksia. Väyläviraston tulee ennen kiinteistön luovuttamista saattaa kiinteistö sellaiseen kuntoon, että kaupungille tai kunnalle ei muodostu luovutuksen jälkeen välittömiä korjauskustannuksia. Luovutuksia täytyy valmistella jo syksyllä 2020. Varsinaiset luovutukset realisoituvat aikaisintaan vuonna 2021.
 22. Taipaleen kanavamuseossa saatetaan ennen luovutusta keittiön tilat ja kalusteet sellaiselle tasolle, että myös ruuan valmistus ja tarjoilu olisi mahdollista. Museon perusnäyttelyn uusimiseen tulisi Väylävirastolta saada ”myötäjäraha”, n. 50 000 euroa, jolla mm. Saimaan sisävesiliikenteen ja kanavien historiaa tultaisiin esittelemään.
 23. Esitetään, että Väyläviraston omistamat Kanavamuseoiden kokoelmat luovutetaan soveltuvin osin Mobilialle. Ne kokoelmien osat mitkä eivät sovi sen kokoelmaprofiiliin, luovutetaan alueellisille vastuumuseoille ja paikallismuseoille. Poistettavaksi arvioitu esineistö poistetaan kokoelmista Suomen museoliiton ”Kokoelmapoistojen hyvät käytännöt” ohjeiden mukaisesti. Luovutus tapahtuu viimeistään silloin kun Väyläviraston ja Mobilian välinen kokoelmanhoitosopimus päättyy vuonna 2025.

24. Väyläviraston omistukseen jäävän Saimaan kanavamuseon näyttely- ja toimintakonseptien kehittämistä tulee jatkaa Mobilian vuonna 2018 tekemän selvityksen pohjalta. Neuvottelut Väyläviraston, Mobilian ja Lappeenrannan museoiden ja Lappeenrannan kaupungin välillä museotoiminnan rahoituksen ja vastuualuerajausten osalta pitää käynnistää vuoden 2021 aikana.
25. Väyläviraston kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden osalta huolehdittava siitä, että, valittujen arvokohteiden kehittäminen, käyttö ja hoito tehdään proaktiivisesti ja suunnitelmallisesti. Keskeistä on, että kohteita hoidetaan ja ylläpidetään siten, että niiden kulttuurihistorialliset arvot säilyvät eivätkä ne jäisi vaille käyttöä.
26. Kohteiden vuotuisten hoito- ja ylläpitokustannusten rahoitus tulee rahoittaa keskitetysti siten että, esimerkiksi Väyläviraston Tekniikka ja ympäristö –osaston budjetissa on yksi ”korvamerkitty” kustannuspaikka kulttuurihistoriallisille arvokohteille. Rahoituksen riittävä taso tulee varmistaa. Tämä eisulje pois sitä, että myös muusta väylänpidosta voidaan käyttää rahaa näihin kohteisiin.
27. Arvokkaiksi määritellyt kanavat olisi suositeltavaa edelleen pitää mukana väylänpitäjän arvokohteiden joukossa.
28. Vanhojen, käytöstä jo poistuneiden tai poistuvien majakoiden siirtäminen kunnille, kaupungeille tai yhdistyksille on toivottavaa, vaikka useinkaan niiden osaaminen ja taloudelliset resurssit eivät ole riittävällä tasolla. Väylävirastolle tarpeettomien majakoiden luovuttamista edistetään niin, että samalla huolehditaan kohteiden säilymisestä omistajuuden vaihtumisesta huolimatta. Arvokkaimpien majakoiden säilyminen turvataan lain rakennusperinnön suojelemisesta 498/2010 mukaisilla suojelupäätöksillä ennen kohteiden luovuttamista.
29. Väyläviraston vastuulla olevien vesiväylien kunnossapito kilpailutetaan sopimusalueittain. Vesiväylien arvokohteita korjataan niiden kulttuurihistorialliset arvot huomioon ottaen. Arvokohteiden korjaamisesta neuvotellaan Museoviraston tai alueellisen vastuumuseon kanssa. Joidenkin vanhojen merimerkkien voidaan antaa raunioitua. Korjaamista tai korjaamatta jättämistä koskevissa ratkaisuisa otetaan väylänpidon ja liikenteen tarpeiden ohella huomioon turvallisuusnäkökohdat.
30. Möljiin liittyvien vesialueiden omistajien Kainuun Valon ja UPM:n sekä maa-alueet omistavan Metsähallituksen kanssa on neuvoteltava mahdollisten luovutusten yhteydessä. Luontevin taho kohteiden uudeksi omistajaksi olisi Metsähallitus. Kainuun möljiä ja vetoraiteiden luovutusprosessi Metsähallituksen kanssa tulisi käynnistää ja tehdä tarvittavat peruskorjaustyöt rakenteiden osalta ennen mahdollista luovutusta. Veto-raiteet on jo kunnostettu kaksi vuotta sitten.
31. Museoteiden ja tiesiltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelmien (Hyps) avulla, jotka teiden osalta tilataan ELY-keskuksesta ja siltojen osalta Väylävirastosta, varmistetaan kohteiden säilyminen asianmukaisessa kunnossa

kustannustehokkaasti osana alueurakoita. ELY-keskuksissa toimivien perinneyhdyshenkilöiden tulee varmistaa museokohteita koskevan tiedon ja kohde-kohtaisen suunnitelman sisällyttäminen hoidon alueurakkaan.

32. Museokohteiden maastotarkastus vuosittain on myös perinneyhdyshenkilölle suositeltava toimintatapa. Peruskorjauksille, kuten muullekin kunnossapidolle, tulisi olla valtakunnallisesti korvamerkitty rahoitus. Museo-siltakokoelma tulisi järjestää yhtenäisillä kriteereillä peruskorjaustarpeen mukaisesti. Peruskorjaukset suoritettaisiin listan mukaisessa järjestyksessä korvamerkityllä rahalla. Rahoituksen riittävä taso tulee varmistaa.
33. Väyläviraston omistama Olli-Porvoo rata säilyy edelleen sen omistuksessa. Jokioisten Museorautatie voi jatkossakin hakea avustusta Museoviraston kulkuvälineiden avustuksista, joista voidaan myöntää myös arvokkaiksi luokiteltujen kulkuvälineiden käytön vaatiman liikenneverkon tai sen osan kunnostukseen ja hoitoon.
34. Väyläviraston kuva- ja videoarkistojen pysyvistä pitkäaikaissäilytyksestä täytyy neuvotella liikenteen ja viestinnän alan valtakunnallisten vastuumuseoiden kanssa. Ihanteellista on, jos aineistot voitaisiin luovuttaa valmiiksi digitoituina ja luetteloituina museoiden arkistoihin. Luovutussopimuksissa täytyy määritellä Väylävirastolle riittävät käyttöoikeudet kokoelmiin, jotta niiden käyttö mm. viraston viestinnän tarpeisiin on jatkossakin joustavaa.
35. Muita vaihtoehtoja Väyläviraston kokoelmien päätearkistoiksi ovat Museoviraston Kuvakokoelmat valokuvien ja Kansallinen audiovisuaalinen instituutti Kavi videomateriaalin osalta.
36. Viestintäalan museot voisivat harkita vielä tarkempia vastuualueiden rajoituksia esim. kirjallisen yhteistyösopimuksen muodossa.

12 Selvitykseen osallistuneet henkilöt

Selvityshenkilö on tavannut osan henkilöistä neuvottelujen ja kokousten yhteydessä. Suurin osa on koronapandemian vuoksi ollut pakko tavata Teams- videoneuvottelun avulla. Pieni osa luettelossa olevista henkilöistä on tavoitettu vain puhelimen tai sähköpostin välityksellä. Joukossa on monia, joiden kanssa on neuvoteltu useampia kertoja. Seuraavat henkilöt (yht.75) ovat olleet osallisina selvityksen tekemiseen:

Aalto Tino	Valtioneuvosto
Ahola Teemu	Tampereen museot
Ahto-Hakonen Jenni	Radio- ja tv-museo
Alavuotunki Anna	Museovirasto
Antila Anni	Mobilia
Antila Kimmo	Postimuseo
Anttila Timo	Posti Group
Castrén Antti	Väylävirasto
Eerikäinen Tiina	Opetus- ja kulttuuriministeriö
Hamari Pirjo	Museovirasto
Holma Jaakko	Museovirasto
Härö Mikko	Museovirasto
Illikainen Pia	Suomen Ilmailumuseo
Isaksson Kristiina	Kontiolahden kunta
Joutsensaari Jarmo	Väylävirasto
Järvelä Leena	Salon elektroniikkamuseo
Järvinen Johannes	Pir ELY
Kaartinen Nikke	Savonlinnan maakuntamuseo
Kai Mecklin	Suomen Ilmavoimamuseo
Kallio Kalle	Työväenmuseo Werstas
Kalliomäki Tapio	Tieveteraanit Ry
Kantonen Timo	Museovirasto
Kasonen Maarika	Heinäveden kunta
Koistinen Jarmo	Väylävirasto
Konttinen Jarkko	Suomen Ilmailumuseo
Koponen Martti	Savonlinnan maakuntamuseo
Koski Marianne	Museovirasto
Koski Olli	Valtioneuvosto
Kunttu Timo	Suomen merimuseo
Koskinen Mikko	Valtioneuvosto
Kuusela Markku	Päivälehdien museo
Kuutti Ilmo	Höyrylaiva Enson kapteeni
Laitinen Matias	Suomen Ilmailumuseo

Lakka Sakari	Museovirasto
Lehtinen Tiina	Suomen Rautatiemuseo
Liimatainen Kirsi	Savonlinnan maakuntamuseo
Linnahalme Saila	Päivälehdien museo
Liukkonen Eija	Museovirasto
Maijala Tapio	Forum Marinum
Maisalmi Outi	Väylävirasto
Malinen Ismo	Museovirasto
Mattila Jyrki	Hyvinkään kaupunki
Matikka Hannu	Museovirasto
Mattila Mirva	Opetus- ja kulttuuriministeriö
Melaranta Hanna-Kaisa	Varkauden museot
Mertanen Tiina	Suomen merimuseo
Mikkola Marjo	Tekniikan museo
Mikkonen Tuija	Ympäristöministeriö
Niemelä Anu	Museovirasto
Nolvi Erno	Museovirasto
Nummelin Markku	Väylävirasto
Ojala Kirsi	Tekniikan museo
Pajumaa Minna	Valtioneuvosto
Peippo Helena	Radio- ja tv-museo
Penninkangas Outi	Mediamuseo Rupriikki
Penttilä Jere	Kontiolahden kunta
Pyykkönen Esko	Valtioneuvosto
Rainiala Miikka	Liikenne- ja viestintäministeriö
Raita Jorma	Suomen Radiohistoriallinen Seura Ry
Raninen- Siiskonen Tarja	Pohjois-Karjalan museo
Ristola Juhapekka	Liikenne- ja viestintäministeriö
Rytky Heidi	Mobilia
Sallomy Katariina	Virtain kaupunki/Perinnekylä
Salmela Anu	Tampereen museot
Salmela Ulla	Museovirasto
Salonen Päivi	Opetus- ja kulttuuriministeriö
Saltikoff Valeri	Suomen Ilmailumuseo
Simanainen Timo	Lahden museot
Suhonen Veli-Pekka	Museovirasto
Teräsvirta Eeva	Museovirasto
Tuppurainen Tytti	Valtioneuvosto
Torkkeli Minna	Väylävirasto
Wessman Stefan	Museovirasto
Viitasalo Juha	Virtain kaupunki
Vlasoff Leena	Heinäveden kunta

Lähteet

Museovirasto

Selvityshenkilön käymien neuvotteluiden (35 kpl) muistiinpanot

Selvityshenkilön käymä sähköpostikirjeenvaihto

Museotilastot 2018–2019

Lausunnot valtakunnallisen erikoismuseon edellytysten täyttymisestä 2018–2019

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY

EGMUS - The European Group Museum Statistics, museotilastot

Museoiden aineistot

Toimintakertomukset ja tilinpäätökset 2017–2018

Toimintasuunnitelmat ja strategiat

Kokoelmapoliittiset ohjelmat

Museoiden tekemät sopimukset eri sidosryhmien kanssa

Valtakunnallisen työn suunnitelmat 2020–2023

Kokoelmien inventointiluettelot

Rakennusten hanke- ja investointisuunnitelmat

Museoiden lähettämät omat selvitykset selvityshenkilölle

Väylävirasto

Kokouspöytäkirjat 2028–2020:

Väyläviraston ja Museoviraston yhteistyöryhmä

Väyläviraston ja Metsähallituksen yhteistyöryhmä kiinteistö ja maankäyttöasioissa

Sisäinen perinnetoimintaryhmä

Luovutuksia ja museotoimintaa valmisteleva ryhmä

Liikennekäytössä olevat perinnekohteet ryhmä

Liikennealan museoasioiden yhteistyöryhmä

Lähdekirjallisuus

Antila, Anni: Ilmailumuseoselvitys 2020-Suomalaiset ilmailuhistorialliset kokoelmat.

Mobilia ja Suomen Ilmailumuseo 2020.

Bergkvist, Johan etc.: Trafikverkets kulturmiljöstrategi 2019.

Grundberg, Leif: Åtterrapportering av uppdrag till Statens maritima museer att förbereda inordnandet av Sveriges järnvägmuseum och de transporthistoriska samlingar som Trafikverket ansvarar för i Statens maritima museer 2018..

Hyvärinen, Marketta, Onninen, Niina, Peltola, Tapani, Pirinen, Jarkko: Väyläverkon arvohteiden toimintamalli 46/2018, Liikennevirasto, tekniikka ja ympäristö –osasto.

Hyvärinen, Marketta: Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017.

Härö, M., Ryyppö, M.: Valtion strateginen kulttuurihistoriallinen kiinteistövarallisuus. Museovirasto, Ympäristöministeriö. 2015.

Kallio, Kalle: Valtakunnalliset erikoismuseot. Selvitys erikoismuseojärjestelmän tilasta ja tulevaisuudesta. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2012:27. Opetus- ja kulttuuriministeriö. Helsinki 2012.

teema

Liikennevirasto: Kainuun möljät ja vetoraiteet. Tarkastusmuistio 2016.

Liikennevirasto: Liikenneviraston perinnetoimintaselvitys. Liikenneviraston muita julkaisuja 2013.

Liikennevirasto 2016 d: Väylä vastuullisuuteen. Yhteiskuntavastuuraportti 2015.

Nenonen, Marko: Liikennehistorian tutkimus Suomessa -näkökohtia menneestä ja tulevasta. Tekniikan Waiheita 3/18.

Nyman, H. 2009: Meriväylien rakennusperintö. Museoviraston rakennushistorian osaston

raportteja 21.

Opetus- ja kulttuuriministeriö ja ympäristöministeriö 2014. Kulttuuriympäristöstrategia. 2014–2020. Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014.

Pakkanen, Esko: Luotsilaiva Saimaa, Aluksen vaiheita vuosina 1893–2018. Liikennevirasto 2018.

Piltz, Martti: Selvitys ilmailumuseoiden yhteistoiminnan kehittämisestä. Suomen Ilmailumuseo ja Keski-Suomen Ilmailumuseo 2013.

Rytty, Heidi, Piltz, Martti / Mobilia säätiö: Selvitys Saimaan kanavamuseosta. Liikennevirasto.2018.

Rytty, Heidi, Melaranta, Hanna-Kaisa: Taipaleen kanavamuseon kehittämissuunnitelma. 2019.

Twitter: @lvm.fi
Instagram: lvmfi
Facebook.com/lvmfi
Youtube.com/lvm.fi
LinkedIn: Liikenne- ja viestintäministeriö

lvm.fi