

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

Bästa MRO-föreningar här kommer årets sista MRO-Aktuellt. En stor del av innehållet är en genomgång av det senaste halvårets händelser beträffande Transportstyrelsens avgifter. Genomgången inleds med en kort summering. Kanske kan delar av materialet – till exempel summeringen – användas i föreningarnas utåtriktade verksamhet för information av journalister, lokala politiker, samarbetsparter inom kultur- och turistnäring etc.

Transportstyrelsens avgifter – en genomgång av vad som har hänt under det senast halvåret

Andra delen av 2010 har för MRO varit mycket händelserikt. Med Transportstyrelsens (TS) utredning om avgifter som kom i slutet av juni påbörjades en lång rad av händelser och arbetsinsatser. Nedan finns en genomgång av händelserna. Denna innehåller inga nya uppgifter utan allt har tidigare redovisats i MRO-Aktuellt. (Äldre MRO-Aktuellt finns lättillgängliga på www.museibanorna.se.) Genomgången föregås av en summering för dig som inte vill fördjupa dig i alla detaljer.

Summering

Slutresultatet av alla turer under hösten 2010, som i detalj beskrivs nedan, har lett till att från och med 1 januari 2011 inför TS – som är tillsynsmyndighet över all järnvägsverksamhet i Sverige - avgifter för sin tillsynsverksamhet. För oss museijärnvägar som enbart bedriver kulturhistorisk verksamhet blir avgiften per timme 500 kronor, med en maximal kostnad på 5000 kronor per ärende. (Dessa summor skall jämföras med ”normalavgiften” 1400 kr per timme och inget tak). Den fasta, årliga

avgiften för fordonsregisterhållning blir 130 kronor per fordon och år. Den senare avgiften kommer att bli en dryg post för många föreningar. MRO:s beräkningar visar att totalt kommer varje förening årligen att drabbas av avgifter på flera tiotusentals kronor. Den 1 januari 2012 och den 1 januari 2013 kommer fler tjänster att avgiftsbeläggas av TS. Då stiger museibanornas kostnader ytterligare.

Det kulturhistoriska arbete som flera tusen medlemmar utför på sin fritid, utan den minsta ersättning, borde uppmuntras med kulturfrämjande bidrag från det allmänna. Detta borde vara naturligt liksom att det på motsvarande sätt finns bidrag till annan museiverksamhet. Istället kommer nu museijärnvägarnas begränsade trafikintäkter att brandskattas av det allmänna! Riksdagen har bestämt att inte bara de kommersiella bolagen utan också ideella järnvägsföreningar som inte har några som helst vinstintressen ska avgiftsbeläggas.

EU:s regelverk för gränsöverskridande trafik, som innebär att alla fordon ska registreras, appliceras nu också på museibanorna. I värsta fall kommer även EU-regeln om licensiering av säkerhetspersonal (förare etc.) att gälla MRO-personal. Detta trots att fordon och personal vid museibanorna givetvis aldrig passerar någon landsgräns, utan håller sig på sin egen lilla bana. Denna tolkning av EU:s regler kommer att stå föreningarna dyrt!

Kommer järnvägsföreningarna att överleva detta? Frågan är svår att besvara. Föreningarnas enda kontinuerliga intäkt är trafikintäkten, det vill säga biljettförsäljningen. Det finns inga anställda för trafikarbetet, alltså kan inga löner sparas in. Biljettpriset måste alltså höjas, med åtföljande färre resenärer. Dessvärre är man då inne i en ond cirkel med mer och mer vikande trafik-

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

underlag och minskande intäkter. Olika scenarier kan skisseras på hur föreningar kommer att agera. Till exempel kommer kanske lok och vagnar som är historiskt värdefulla fordon – men som kanske inte genererar så mycket trafikintäkter – inte att behållas av föreningar när ekonomin försämras? De kanske säljs till utlandet för att föreningarna ska överleva ytterligare några år. I utlandet är dessa fordon eftertraktade och kommer att värderas högt.

Ett antal aktörer inom transportnäringen konstaterade i ett gemensamt remissutlåtande tidigare i höst att det inte ställs samma krav på Transportstyrelsens verksamhet när det gäller effektivisering och regel-förenklingar, som man gör på exempelvis Trafikverket. I stället utgår man från den befintliga verksamheten när man inför avgiftsfinansiering. MRO instämmer i denna kritik och vill därutöver tillägga att museijärnvägarna dessutom i stor omfattning belastas av kostnader – både direkta och indirekta – för ett regelverk som helt saknar relevans för icke gränsöverskridande trafik och icke tillgängligt spårnät och vars betydelse för säkerheten är tveksam, obevisad eller uppenbart obefintlig.

Genomgång av händelserna hösten 2010

TS-utredningen – MRO:s arbetsgrupp

Den 30 juni 2010 distribuerade TS sitt regeringsuppdrag om införande av avgifter (du hittar utredningen på följande hemsida: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/Forslag-till-forandrade-avgifter/>). För oss i järnvägmuseivärlden kändes de föreslagna avgifterna som fantasisummer. (För våra större föreningar ett antal hundratusen kronor per år, för våra mindre föreningar någon eller några hundratusen kronor per år.) Dessa avgifter kunde vara ett dråpslag för all järnvägmuseitrafik i Sverige.

MRO:s styrelse såg mycket allvarligt på detta och kom att agera kraftfullt. En arbetsgrupp utsågs inom några dagar (Sven Fredén, Björn von Sydow och MRO:s ordförande Ragnar Hellborg). Arbetsgruppen inledde med att distribuera ett förfrågningsunderlag till samtliga MRO-föreningar. Frågorna berörde till exempel föreningarnas ekonomi, eventuella bidrag, resandestatistik, antal aktiva medlemmar, antal dagsverken mm. Inkomna uppgifter bearbetades statistiskt under juli månad. Samtidigt påbörjades skrivandet av två promemorior.

Medial uppmärksamhet

TS förslag väckte en mycket stor uppmärksamhet i massmedia. Rapportering skedde i ett antal lokala radio- och TV-nyhetsprogram. Artiklar infördes i många lokala dagstidningar. MRO:s ordförande intervjuades i ett antal av dessa medier, liksom ett antal av MRO-föreningarnas ordförande. MRO uppmanade sina anslutna föreningar att informera sina lokala turistbyråer, resp. kommunens fritids/kultur (eller motsvarande) förvaltning samt samarbetspartner inom kulturevenemang om de planer på avgiftsfinansiering som hade förutskickats. Vid informationen till omgivningen framhölls att enda sättet att få in de nödvändiga beloppen är genom mycket kraftigt höjda biljettavgifter. Detta är i sig kontraproduktivt; som ett resultat sjunker antalet besökare kraftigt och man kommer till en situation då det inte längre finns förutsättningar för verksamheten. Ledstjärnan vid all information till omgivningen var givetvis saklighet.

Frågor till infrastrukturministern

Den stora uppståndelsen i media under sommaren ledde också till att fyra riks-

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

dagsledamöter ställde skriftliga frågor till infrastrukturministern. Frågorna var likartade och löd ungefär: "...vilka åtgärder avser ministern vidta så att Sveriges museijärnvägar långsiktiga framtid säkras...". I ett brev daterat 17 augusti och ställt till riksdagen svarar dåvarande infrastrukturministern Åsa Thorstensson bland annat: "...behöver särskild hänsyn tas beträffande de järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som har en liten omfattning. Jag kommer att följa frågan noggrant."

MRO:s två promemorior

Från det ovan nämnda förfrågningsunderlaget besvarat av MRO:s föreningar kunde värdefull statistisk information om våra museijärnvägar beräknas. De insamlade uppgifterna bearbetades av framförallt Sven Fredén. Materialet användes i två promemorior. Det ena PM har titeln "Museijärnvägar". Det är på 12 sidor och ger en ingående beskrivning av begreppet museijärnvägar. Det andra har titeln "Risker och riskminskande åtgärder vid museijärnvägar". Detta är på 6 sidor och har en mera teknisk inriktning. Ur sammanfattningen i detta PM kan följande citeras:

En av Transportstyrelsens huvuduppgifter är att minska risken vid järnvägstrafik. För att genomföra denna uppgift vidtar man ett antal riskminskande åtgärder av administrativ natur. En riskminskande åtgärd bör emellertid normalt endast genomföras om vinsten, i form av riskminskning, är större än kostnaden för åtgärden. En sådan kostnads-nyttokalkyl är svår att genomföra för en så begränsad verksamhet som en museijärnväg. För att bedöma åtgärdernas rimlighet i ekonomiskt avseende kan den totala risken för verksamheten vara en utgångspunkt. Inte heller denna kan skattas utifrån museijärnvägarnas begränsade verksamhet. Om

man utgår från att museijärnvägarnas trafik i allt väsentligt motsvara en liten privatbana med låg hastighet någon gång mellan 1910 och 1950 kan man anta att museijärnvägarna högst bör ha samma risk som dessa varför man kan använda sig av dessa banors olycksstatistik. Vi finner då att med konventionella värderingar av så kallade humanvärden är de svenska museijärnvägarnas sammanlagda risk av storleksordning högst 50 kkr per år. Om man kräver att riskminskande åtgärder skall "betala sig" blir uppenbarligen det ekonomiska utrymmet för riskminskande åtgärder alltså mycket blygsamt.

Båda PM överlämnades av Björn von Sydow till näringsdepartementet och till ordföranden i Trafikutskottet måndagen 23 augusti. Kopior på PM sändes till TS. Förhoppningen var att det underlag som MRO utarbetade kunde bidra till att regering respektive riksdag skulle kunna följa frågan om avgifter på ett bättre sätt. (Båda PM hittar du på MRO:s hemsida www.museibanorna.se.)

Remissen

Den 31 augusti kom TS remiss om avgifter. (Du hittar den på TS:s hemsida www.transportstyrelsen.se/). Som ett resultat av den massiva kritiken under juli månad var avgiftsförslagen nu i vissa avseenden modifierade för museijärnvägar jämfört med utredningsförslaget. För sökanden som enbart bedriver kulturhistorisk verksamhet (till exempel MRO-föreningarna) hade nu timkostnaden sänkts från 1400 kronor till 500 kronor med ett tak på 5000 kronor per ärende. Remisstiden löpte till den 4 oktober. MRO:s arbetsgrupp distribuerade ett nytt något annorlunda frågeformulär till föreningarna. Detta berörde frågor om till exempel hur ofta ändras utbildningsplanerna inom respektive förening, hur ofta byts examiner, hur många hälsodispenser insänds per år, hur många

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

nya lokförare tillkommer per år, hur många fordon kommer att registreras, hur ofta ansöker ni om godkännande av delsystem, hur ofta ansöker ni om godkännande av fordon (nytt eller ombyggt). Alla dessa händelser genererar avgifter till TS. Inkomna uppgifterna bearbetades statistiskt.

Träff med TS

Onsdagen 29 september träffade delar av MRO:s arbetsgrupp – Sven Fredén och Ragnar Hellborg – representanter för TS i Borlänge. Mötet upplevdes av MRO:s representanter som konstruktivt och vi fick ett intryck av att TS har en positiv inställning till att lösa de olika problem som MRO ställs inför med anledning av utredningen och remissen. MRO hade sammanställt en lista på 13 frågeställningar som hade uppstått vid granskningen av remissen. De viktigaste frågorna hade i förväg sänt till järnvägsdirektören. Detta gav honom möjlighet att välja ut lämpliga företrädare för TS inför mötet. Några av de viktigare frågorna handlade om:

1. Registrering av fordon. Detta kommer att bli en mycket tung avgiftspost. MRO ifrågasatte nyttan av detta register för museifordon som aldrig lämnar museibanorna. Syftet med registret är kompatibilitet för fordonen då landsgränser passeras. Efter överläggningar blev svaret till MRO:s representanter att alla föreningar som före årsskiftet begär undantag från registret, kommer med stor sannolikhet att beviljas ett sådant undantag. På sikt kommer regelverket att ändras till MRO:s förmån.
2. I remissen nämns föreningar som bedriver museitrafik. MRO informerade TS om att det finns föreningar som bedriver sin järnvägsverksamhet i form av bolag eller stiftelser. MRO menar att

formen inte är det väsentliga, utan det är det kulturella och icke-kommersiella arbete som verksamheten innebär. TS svar blev att regelverket kommer att skrivas så att det är den kulturbevarande verksamheten som åsyftas. Formen för verksamheten kommer inte att spela någon roll.

3. MRO tog också upp frågeställningen om när en verksamhet ska följa järnvägslagen (Järnvägsstyrelsens föreskrift JvFS 2005:2) respektive en lokal ordningsstadga, det som brukar kallas ”tivoliförordningen” (Rikspolisstyrelsens författningsamling RPSFS 2000:25. FAP 513:1). Svaret från TS var uttömmande: För att få följa en lokal ordningsstadga ansöker man hos polisen. Rikspolisen fattar beslut och man är restriktiv. Om man inte har tillstånd enligt lokal ordningsstadga, så gäller järnvägslagen. TS:s åsikt är att tillfälliga arrangemang bör vara enligt ”tivoliförordningen”. Bestående verksamhet – till exempel MRO:s föreningar – bör lyda under järnvägslagen.
4. Vidare tog MRO upp frågan om avgifter för tillstånd respektive tillsyn. Svaret var att avgifter för bland annat dessa kommer i en ny remiss under år 2011. Förslagen i den remissen avses börja 1 januari 2012.
5. MRO tog också upp införandet av förarlicens och i förlängningen licenser för övrig säkerhetspersonal, till exempel tkl och tbfh. Med argumentet att våra förare (och övrig säkerhetspersonal) i sin roll vid museijärnvägar endast tjänstgör på egna banor, så finns inget behov av licenser. Licenser är ett EU krav (liksom fordonsregistret) för att säkerställa att fordon och personal ska kunna passera landsgränser vid sin

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

- tjänstgöring (och då vara ”kompatibla”). TS svar var att personal vid MRO banor kommer sannolikt att undantas. TS anser att undantag bör beviljas.
6. Ytterligare frågor som togs upp var till exempel om byte av styrelseledamot eller säkerhetschef (båda dessa byten är anmälningspliktiga) innebär kostnader för föreningarna. Svaret var att denna kostnad ligger inom tillsynsdelen.
 7. Kostnader för TS besök hos föreningar kommer att ligga inom den årliga tillsynen. Däremot då MRO eller förening besöker TS anses det ingå i TS:s service och medför därmed ingen avgift.

Vid besöket i Borlänge (och i MRO:s remissvar) argumenterade inte MRO för att museiföreningarna skall avgiftsbefrias av TS. En avgiftsbefrielse beslutad av TS skulle innebära att andra operatörer får stå för våra kostnader. Istället anser MRO att statsmakterna bör ge bidrag till TS motvarande MRO-föreningarnas avgifter med motivering den kulturgärning som MRO-föreningarna utför.

Remissvar från MRO

MRO:s arbetsgrupp utarbetade ett remissvar. Svaret insändes i slutet av remisstiden. (Du hittar det på MRO:s hemsida www.museibanorna.se.) Remissvaret berörde hur konstruktionen av kostnadsförslaget drabbar mindre verksamheter som museijärnvägar relativt sätt hårdare än mer omfattande verksamheter; vidare berördes nackdelen med uttrycket ”ideella föreningar” i remissvaret då det finns museibanor som drivs i stiftelse eller bolagsform; fordonsregistrering berördes också i remissvaret.

TS helomvändning

Några veckor efter arbetsgruppens besök hos TS i Borlänge kom ett telefonsamtal från TS till MRO:s ordförande: Den juridiska avdelningen inom TS (som alltså är separat från järnvägsavdelningen) godkänner inte den preliminära överenskommelse om undantag från fordonsregistrering som MRO:s arbetsgrupp gjorde med järnvägsavdelningens representanter den 29 september!! Genom denna oväntade utveckling – efter ett möte som MRO:s arbetsgrupp upplevde som mycket positivt – var vi på nytt tillbaka på ruta ett. Alla föreningar fick nu det tunga jobbet att på nytt ta upp arbetet med registrering av sina fordon. De föreningar som redan hade sänt in begäran om undantag från registrering fick så småningom avslag på sina ansökningar.

Regeringens proposition

Den 14 oktober offentliggjordes regeringens proposition om TS avgifter. (Proposition 2010/11:30 med titeln ”Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet”.) En proposition till riksdagen, följt av ett riksdagsbeslut om lagändring var en nödvändighet för att avgifterna ska kunna införas. (Propositionen finns i pdf-format på riksdagens hemsida www.riksdagen.se.)

Motioner med anledning av propositionen

Under motionstiden, som gick ut torsdagen 4 november, lämnades minst sex motioner i detta ämne in av olika riksdagsledamöter. Samtliga sex motioner argumenterade – på lite olika sätt – för att museijärnvägar med trafik på egen bana inte får drabbas av avgifter så att deras existens hotas. (Motionerna finns att hitta på riksdagens hemsida www.riksdagen.se.) En av de sex motionerna inlämnades av Björn von Sydow. MRO:s

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

arbetsgrupp samrådde och bistod von Sydow kring utformningen av denna motion. Inriktningen på motionen – att museibanorna bör undantas från avgiftsuttag – sammanhänger med TS agerande beträffande fordonsregistret. MRO:s arbetsgrupp känner att TS ej säkert och långsiktigt kan stå för den välvilliga hållning man uttryckte till oss kring avgifterna. Ett ställningstagande av riksdag och regering i denna fråga anser arbetsgruppen därför behövdes för att säkerställa museijärnvägarnas framtid.

Arbetsgruppen hade före motionsskrivandet också diskuterat möjligheten att begära att ”1 ‰ regeln” (dvs TS:s förutskickande att högsta avgift per år inte ska överstiga 1 ‰ av trafikintäkten, se vidare arbetsgruppens PM från augusti i år som nämnts ovan) skulle gälla också för mindre operatörer som museijärnvägar. De avgifter som då skulle bli aktuella – i de flesta fall under tusen kronor per förening och år – motiverar inte avgiftsadministrationen.

Ytterligare turer om fordonsregistret

Som nämndes ovan accepterade inte TS juridiska avdelning den överenskommelse om fordonsregistret som järnvägsavdelningen träffade med MRO:s arbetsgrupp. Som också nämndes ovan meddelades detta till MRO:s ordförande per tele. I samma telesamtal nämnde TS-representant att järnvägsavdelningens chef (det vill säga järnvägsdirektören) nu hade för avsikt att försöka arrangera så att våra föreningar visserligen måste registrera sina fordon, men att de slipper registeravgiften. Vid månadskiftet november-december kom per tele resultatet av detta försök från järnvägsavdelningen. Juristernas svar var att inga grupper får särbehandlas. Alltså:

juristernas besked var att MRO:s föreningar måste registrera och betala!

Riksdagens trafikutskott

Regeringens proposition om avgifter i Transportstyrelsens verksamhet behandlades i trafikutskottet under november. Utskottet avstyrkte samtliga motionsförslag. Dock skriver utskottet i sin sammanfattning ”...noteras med tillfredsställelse att Transportstyrelsens styrelse har godkänt att museijärnvägar ska undantas från huvudregeln om självkostnadsprincipen i de nya avgiftsföreskrifter som myndigheten avser att fastställa.”

(Utskottets hela betänkande finns på riksdagens hemsida www.riksdagen.se).

Riksdagens beslut i avgiftsfrågan

Torsdagen 2 december sa riksdagen ja till regeringens förslag om avgifter. Före beslutet debatterade ett stort antal ledamöter regeringens proposition. Många ledamöter framhöll den börda avgifterna kommer att bli för museijärnvägarna. Björn von Sydow höll sista inlägget före beslutet. Björn von Sydows inlägg är värt att läsas. Du hittar det i sin helhet i MRO-Aktuellt nr 13/2010 (Finns på MRO:s hemsida www.museibanorna.se).

Beslut taget av Transportstyrelsen

Efter riksdagens beslut den 2 december om avgifter och regeringens beslut den 3 december om ändrade förordningar och om bemyndigande för TS att ta ut avgifter kunde TS generaldirektör den 6 december skriva under beslutet om ändrade föreskrifter. Därmed kan ändringarna träda i kraft den 1 januari 2011. Avgifterna är 1400 kronor per timme för godkännande. För sökande som enbart bedriver kulturhistorisk verksamhet (till exempel MRO:s före-

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

ningar) är timkostnaden 500 kronor och med ett maxbelopp på 5000 kronor per ärende. För registerhållning tas en avgift om 130 kronor per fordon och år ut. Avgifterna kungjordes den 15 december i "TFSF 2010:184, Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom järnvägsområdet". (Du hittar denna på TS hemsida www.transportstyrelsen.se.)

Framöver

MRO:s arbetsgrupp kommer efter helgerna att dra upp riktlinjer för gruppens fortsatta verksamhet. Vid föreningens vårmöte lördagen 12 mars i Stockholm kommer sannolikt avgiftsfrågan att vara den viktigaste punkten.

Träff med Riksantikvarieämbetet

Torsdagen den 16 december hölls den årliga träffen hos Riksantikvarieämbetet.

Deltagare i år var:

Inger Selinge, RAÄ

Birgitta Johansen, RAÄ

Torsten Nilsson, Arbetets Museum

Stig Grehn, Arbetsam

Anders Svensson, JHRF

Johan Vinberg, MRO

Claes Insulander, SÅF

Lennart Rydberg, SÅF

Kjell Nordeman, SÅF

Anders Carlsson, SSF

I stolpform redovisas nedan de punkter som genomgicks.

1) 2010 års bidrag gick snabbt igenom och kommenterades. Totala antalet ansökningar uppgick till 41 miljoner kronor och man delade ut 6 miljoner. RAÄ gillar att presentera de fördelade pengarna dels inom vilken sektor respektive inom vilken region. Järnvägssektorn fick ca 20 % av miljonerna och svarade för 25 % av ansöknings-

beloppet (41 milje). Intressant var att inget arbetslivsmuseum i Kronoberg (inte ens vår nytillkomna medlem SH) hade sökt någonting 2010.

- 2) Stig Grehn från Arbetsam var något frågande över varför man "duttat" med de två tillkomna miljonerna. Det var ju sagt att man skulle fördela dessa på tre-fyra ordentliga projekt med omkring 500 till 700 kkr. Nu var det genomgående projekt på högst 200 till 250 kkr. Inger svarade med att beskedet om de två extramiljonerna kom först vid nyåret 2009-2010 och att man inte hann få ut budskapet att söka "större belopp". Inför 2011 hoppades man kunna poängtera detta bättre.
- 3) Undertecknad - präglad av Kulturrådsbidragen på 1980-talet där dessa bidragspengar absurdt inte fick användas till underentreprenörer (som spårriktarfirmor eller finsnickare) undrade om det var OK att söka en halv miljon i bidrag för ångloksreparation i Polen eller Tjeckien. Svaret blev utan reservationer "ja" från Inger och Birgitta.
- 4) Vi gled så sakteliga in på kommande års bidragspolicy. Det sker inga förändringar sedan förra året. Dock - utan att vilja påverka policyn för 2011 så undrade jag varför man inte får söka för fastigheter som tillhör museiverksamheten. Nya vagnhallar att förvara fordon i är OK men reparation av tak på lokstallet (eller för all del båt-huset/klensmedjan/textilförrådet) är inte OK. Inger hänvisade till att sådana pengar kan sökas hos Länsstyrelsernas antikvariska enheter, Birgitta korrigerade henne dock med att numera blir det nästan bara ersättning för de merkostnader man har om man gör en

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

antikvarisk husrenovering (d.v.s. extrakostnaderna för linoljefärg, tjära, valsat glas, etc.). Hembygdsföreningarna har ju under två år fått fyra miljoner att dela på i extrapengar. Jag påpekade att t.ex. ULJ har ett stationshus från 1884 men som inte får en krona i bidrag då det är enligt länsantikvarien alldeles för ombyggt och förändrat för att vara historiskt intressant. Ändå är stationshuset en viktig och uppskattad del av ULJs järnvägs miljöer. Inger insåg vart jag ville komma och föreslog att MRO med Arbetsam och de andra runt bordet skall börja ”lobba” för ett begränsat extrabidrag för museihusunderhåll typ de som hembygds-museerna just har fått.

- 5) Lennart Rydberg passade på att både berömma och tacka RAÄ för att de är obyråkratiska, snabba i sina hanteringar, flexibla och lätta att samråda med inför en bidragsomgång. Vi övriga instämde. Lennart uttryckte dock bekymmer för att de pengar som nu delas ut förvisso går till öronmärkta projekt men att de egna pengar som föreningarna planerat att skjuta till istället nu måste betala Transportstyrelsens fakturor. Jag sa till Inger och Birgitta att vi runt bordet skulle behöva RAÄs uppbackning och stöd i dialogen med Transportstyrelsen och framförallt departementen med politikerna. Alltså inga pengar/bidrag men väl brev och remissvar som påpekade vad som händer med kulturarvet om man driver frågan om självfinansierad myndighet till absurdum. Torsten Nilsson passade på att berömma MROs arbetsgrupp (Ragnar Hellborg, Sven Fredén och Björn von Sydow) för det arbete de har lagt ner de senaste 6 månaderna. Som

det ser ut just nu har museijärnvägarna fått gehör för i alla fall en del av sina synpunkter. Jag förstod också att mellan Transportstyrelsens sjöfartsenhet och SÅF/SFF fanns det dessutom mera meningsskiljaktigheter än bara avgifter. Kjell från SÅF visade en skrivelse till Kulturministern och hennes departement från en motorhistorisk organisation (Anders Svensson lär ha en länk till brevet) där man efterlyste handling från kulturdepartementet när näringsdepartementet och Transportstyrelsen smidde sina planer om avgiftsfinansiering. Var fanns kulturdepartementets bevakning av konsekvenserna som TS avgifter kan leda till för det historiska arvet? Varför tog inte kulturminister Liljeroth infrastrukturminister Torstensson avsesides redan på ett konseljmöte i Rosenbad och framförde kulturens syn på vad som skulle hända om man lät TS utreda och planera helt utan politiska reservationer och undantag för det historiska arvet? Brevet var bra skrivet enligt de som läst det runt bordet. Kanske något för MRO att ”fylla på med”? Som gammal politiker kunde Lennart Rydberg bekräfta att det fanns inget värre för en myndighet än att bli ifrågasatt av en annan myndighet (eller politisk institution) från en helt annan sektor. Man kan hantera sin redan kända ”opposition” men inte oväntad och ifrågasättande kritik utanför den egna sfären!

Sammanfattning:

- sätt igång den 15 februari 2011 och sök även förr större projekt på 500 kkr
- vi (MRO, JHRF Arbetsam m.fl.) borde ha en uppvaktning av Riksantikvarien om hur de kan bidra i det fort-

MRO-AKTUELLT (14/2010)

Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV

0413-137 07, 070-607 76 44

info@museibanorna.se

Utgiven 26 december 2010

- sätta remissvarsarbetet med Transportstyrelsens avgifter (det blir ju två propositioner till fram till 2013 innan man är färdiga.)
- c) Vi (MRO, JHRF Arbetsam m.fl.) borde uppvakta Kulturdepartementet om extrapengar under två-tre år för enbart fastighetsunderhåll.
- d) Uppvaktnings av Adelson-Liljeroth (eller hennes statssekreterare) om konsekvenserna för kulturarvet med TS avgifter och efterlysa mer "aktion" från deras sida? Eller... är det betydelselöst i sammanhanget?

Johan Vinberg

Höstmötet 2-3 oktober

Protokoll och minnesanteckningar från höstmötet finns sedan ett tag på MRO:s hemsida. Bland ärendena under mötet kan nämnas att MRO utökades med ytterligare en fullvärdig förening nämligen Smalspåret i Hultsfred AB med sträckan Hultsfred - Åseda.

Mötet beslöt att Tågsläpp ska ordnas även nästa år. Som datum valdes Annandag påsk den 25 april. Som arrangörskommitté för Tågsläpp anmälde sig Åke Paulsson (sammankallande), Jonas Hjelm och Anders Svensson (administration). Henrik Reuter Dahl är kontaktperson gentemot SJVM.

MRO vårmöte 2011

Glöm inte bort vårmötet lördagen 12 mars 2011! Föreningen beslöt vid höstmötet att med tacksamhet accepterar inbjudan från Stockholms spårvägar att hålla vårmötet i Stockholm. Sammankomsten planeras börja genom samling vid spårvagnshåll-

platsen vid Sergelstorg kl 12.00 för spårvagnsfärd mot Djurgården. Avgång kl 12.12. Återresan efter mötet i Alkärrshallen blir kl 16.30. Beräknad återkomst till Sergelstorg kl 16.50. En mycket viktig diskussionspunkt vid mötet kommer att bli fortsatt hantering av avgiftsfrågan. MRO:s arbetsgrupp planerar att delta vid mötet.

Arbetslivsmuseer

Ett Nyhetsbrev har utkommit sedan förra MRO-Aktuellt. (Nyhetsbrevet ligger som pdf-fil på www.arbetsam.com)

Här ser du innehållet:

Nyheter för Arbetslivsmuseer 2010-12-20

* **Julkapp I**, Kulturminister Lena Adelson Liljeroth inviger ArbetSams årsmöte i Gävle 15 april 2011

* **Julkapp II**, Julhälsning från Norrköping

* **Årsmöte** i Gävle, 15-16 april 2011

* **Seminarieprogram 2011**

* **Hjulkapp III**. Konferens - Vattenhjul och maskiner i stångjärnssmedjan

Jag avslutar med att tillönska alla föreningar en God Jul och ett Gott givande samarbete under 2011!

Ragnar Hellborg / MRO:s ordförande