

# MRO

Ordförande/Chairman Ragnar Hellborg, Hede Gård, SE-241 93 ESLÖV, Sweden  
+46-(0)413-137 07, +46-(0)70-607 76 44; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se)

## Museibanornas Riksorganisation (MRO) och dess medlemsföreningar<sup>1</sup>

### Summering

Med detta PM vill Museibanornas Riksorganisation (MRO) beskriva sin och medlemsföreningarnas verksamhet. Förhoppningen är att PM:et kan fylla en funktion i samband med Transportstyrelsens (TS) arbete med det uppdrag, angående avgifter för ideella föreningar som förvaltar kulturhistoriska värden, som TS fått i senaste regleringsbrevet.

MRO beskriver nedan syftet med att bedriva trafik på en museibana - den kulturhistoriska insatsen. MRO tar säkerhetsarbetet på stort allvar och agerar för att dess medlemsföreningar också skall göra det. Att MRO:s föreningar inte ska omfattas av de regler som är förknippade med EU:s kompatibilitetsanpassning för järnvägstrafik i Europa har demonstrerats genom att en enig riksdag och regeringen genom lag undantar museitrafiken från fordonsregistrering och lokförarlicens. MRO är mycket tacksam för detta ställningstagande från statsmaktens sida.

MRO har genom insamling av en stor mängd statistiskt material från sina medlemsföreningar kunnat beräkna ekonomin för en "medelmuseijärnväg" i Sverige. Beräkningen visar att det inte finns utrymme för några större utgiftsökningar av den storlek som TS:s avgifter innebär. Föreningarna kan inte minska sina utgifter för att kompensera, det finns inga anställda som deltar i trafiken som kan avskedas. Det enda som kan påverkas på intäktsidan är högre trafikintäkter genom höjda biljettavgifter. Detta innebär dessvärre en ond cirkel med färre resenärer, ännu högre biljettpriser etc.

MRO har med underlag från TS:s uppgifter om avgifter beräknat kostnaderna för en liten respektive (medel)stor museijärnväg. Kostnaderna skiljer inte mycket 23 resp. 27 kkr/år i genomsnitt per järnväg, trots att trafikintäkterna för liten respektive stor järnväg är mer än en faktor tio olika. De beräknade avgiftsbeloppen är inte en oväsentlig kostnad för en ideell verksamhet.

TS mycket omfattande och detaljerade och därmed kostsamma tillsynsarbete vid museijärnvägar bör ställas i relation till den riskminskning som kan uppnås. MRO har försökt att sätta pris på riskminskningen och ställer sig frågan, om resurserna och pengarna används på optimalt sätt.

### Inledning

MRO är en sammanslutning av de flesta svenska museijärnvägsföreningar – för närvarande 18 stycken - som bedriver trafik på egen (eller arrenderad) bana. Detta betyder att museibanorna är både infrastrukturförvaltare och trafikutövare. Det finns inga kommersiella intressen bakom denna verksamhet. Istället är verksamheten en helt ideell kulturhistorisk verksamhet där gammalt teknikhantverk bevaras och visas för dagens och kommande generationer. Dessutom får besökaren aktivt delta genom att köpa biljett och resa med tåget. Det finns ingen entydig definition av begreppet museijärnväg, men en statlig utredning (SOU 1979:18) gjorde ett försök:

*Med museijärnväg betecknas en järnväg där det primära syftet med verksamheten är att återskapa en äldre järnväg och där regelbunden annonserad trafik för allmänheten förekommer.*

Detta PM är framtagit av MRO i januari 2012. Ett betydligt fylligare PM med en presentation av begreppet "Museijärnvägen", utgavs av MRO 22/8 2010. (Detta PM finns tillgängligt på [www.museibanorna.se](http://www.museibanorna.se) )

### Syftet med en museijärnväg

Syftet med att driva en museijärnväg kan sägas vara trefaldigt:

- Att för besökaren visa hur en äldre järnväg fungerade. Detta sker på ett interaktivt sätt genom att besökaren deltar. Hon köper biljett, hon tar plats på tåget och ser hur avgång ges, hon reser en viss sträcka och tillbaka, osv.
- Föreningens aktiva medlemmar bevarar, renoverar och ibland rekonstruerar historiska järnvägskonstruktioner. Detta gör man på sin fritid helt utan ekonomisk ersättning.

<sup>1</sup> MRO:s huvudhandläggare av dokumentet: Ragnar Hellborg; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se). Redigeringen avslutad 4 februari 2012.

# MRO

Ordförande/chairman Ragnar Hellborg, Hede Gård, SE-241 93 ESLÖV, Sweden  
+46-(0)413-137 07, +46-(0)70-607 76 44; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se)

- Bevarar och sprider till nuvarande och kommande generationer äldre arbetsmetoder som har använts inom järnvägsvärlden.

## Säkerhet

Alltsedan de första järnvägarna började med publik trafik under tidigt 1800-tal har statsmakten ansett sig föranlåten att på olika sätt reglera och övervaka järnvägens verksamhet både med hänsyn till säkerhet och till samhällsekonomi. Denna tillsynsverksamhet var i stort sett uteslutande baserad på nationell lagstiftning. Inom EU konstaterade man tidigt att järnvägstransportens marknadsandel sjönk stadigt vilket medförde uppenbara miljömässiga och ekonomiska nackdelar. År 1985 publicerade EU en vitbok, där man drog upp riktlinjerna för en framtida transportpolitik. Det övergripande syftet var att öppna för fri konkurrens mellan olika järnvägsföretag både inom och mellan länder. De direktiv som man med anledning av detta har presenterat har givetvis haft till syfte att ta bort sådana legala och tekniska hinder som står i vägen för den öppna marknaden. I det så kallade andra paketet finns Säkerhetsdirektivet (95/18/EC, detta har senare ändrats i flera omgångar). Man bör notera att syftet med detta direktiv, helt i enlighet med EU:s järnvägspolicy, är att förhindra att olika nationella krav, motiverade av säkerhetsskäl, ska kunna hindra järnvägsfordons fria rörlighet över nationsgränser och att man ska undvika att företag, genom att sänka säkerhetsambitioner, kan få otillbörlig ekonomisk fördel.

Detta innebär att detta säkerhetsdirektiv – liksom de direktiv som reglerar teknisk kompatibilitet, tillträdesmöjligheter, ekonomisk transparens etc. – inte är relevant för spårburna transportsystem som är fristående från det europeiska järnvägsnätet. I svensk lagstiftning har man tagit hänsyn till detta när man vid sidan av järnvägslagen formulerade lagen om säkerhet vid spårväg och tunnelbana. Tyvärr har man inte funnit det lämpligt att på samma sätt särskilja andra spårtransportsystem som även de saknar förbindelse med det europeiska järnvägsnätet.

MRO är mycket angelägen om att dess medlemsföreningar ska följa gällande lagar och säkerhetsföreskrifter. MRO utarbetade redan i början av 80-talet en säkerhetsordning (MRO-säo) som därefter har använts av medlemsföreningarna. MRO är för tillfället i slutfasen av arbetet med en ny trafik säkerhetsföreskrift (med arbetsnamnet MRO-TRI). För att säkerställa att medlemsföreningarna följer gällande säkerhetsföreskrifter har MRO nyligen sammankallat en "säkerhetsgrupp" med representanter för de olika MRO-medlemsföreningarna. (En lista på föreningarna och deras resp. hemsidelänkar finns på [www.museibanorna.se](http://www.museibanorna.se))

Säkerhetsgruppen träffades en första gång under ett internat helgen 14-15 januari 2012.

Planeringen är att denna grupp årligen ska träffas. Vid första träffen hölls ett seminarium lett av två framstående säkerhetshandläggare representerande var sin museibana, men dessutom till vardags också säkerhetshandläggare vid kommersiella företag (SJ resp. Veolia). Ett referat från seminariet kan rekvireras från [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se).

## Rörelser på Trafikverkets spår

Som nämnts är museijärnvägarna såväl infrastrukturförvaltare som trafikutövare, på samma sätt som flertalet av världens tunnelbanor och spårvägar. Ett fåtal museibanor (f.n två) har möjlighet att med sin materiel även trafikera Trafikverkets infrastruktur. Detta sker mycket sällan och då enligt tillfälligt trafikavtal och med hjälp av personal som lånats in från något kommersiellt järnvägsföretag. Denna verksamhet ingår inte i museijärnvägens koncept (eller definition) och återspeglas inte i museijärnvägarnas interna regelverk eller utbildning.

## Museijärnvägarnas ekonomi

(Detta avsnitt har hämtats från MRO:s PM med titeln "Museijärnvägen", daterat 22/8 2010. Denna PM finns, som nämndes ovan, tillgänglig på [www.museibanorna.se](http://www.museibanorna.se))

De svenska museijärnvägarna omsätter årligen ca 18 Mkr det vill säga strax under 1 Mkr/år per järnväg. Intäkterna kommer i huvudsak från biljetter, i genomsnitt 0,5 Mkr per järnväg

# MRO

Ordförande/chairman Ragnar Hellborg, Hede Gård, SE-241 93 ESLÖV, Sweden  
+46-(0)413-137 07, +46-(0)70-607 76 44; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se)

och år. Kaffe, böcker och souvenirer bidrar i snitt med 0,2 Mkr och resten är olika former av projektbidrag och lönebidrag. Projektbidragen varierar i storlek från ingenting (flesta år) till för någon järnväg något år utgöra över hälften av järnvägens omsättning. Flera museijärnvägar har anställda med bidrag. Dessa utgör ett mycket välkommet tillskott för sådana sysslor som inte lockar frivillig arbetskraft; skötsel av hus och trädgård, i vissa fall kontorsgöromål.

Tabell 1. En svensk ”medelmuseijärnvägs” ekonomi (belopp i kkr/år)

Antal resenärer	9000 st/år
Personkm	265 000 km
Trafikintäkter	500
Intäkter från försäljning (netto)	170
Medlemmar netto	100
<b>Summa intäkter</b>	<b>770</b>
Kostnader för trafik	30
Löpande underhåll fordon, verkstad	90
Underhåll bana	160
Fastigheter, drift och underhåll	160
Marknadsföring	40
Lönekostnad* (netto, exkl bidrag)	150
Övriga löpande kostnader	100
Renovering och rekonstruktion nya objekt (exkl ev projektbidrag)	30
Avsättning till lokpanna	10
<b>Summa utgifter</b>	<b>770</b>

\* Anger kostnader för lönebidragsanställda som utför uppgifter skilda från järnvägstrafiken.

Museijärnvägarnas ekonomi framgår av tabell 1. De siffror som ingår i denna är medeltal för MRO:s medlemsföreningar och sammanställningen kan ses som en presentation av ekonomin hos en svensk fiktiv ”medelmuseijärnväg”.

## Transportstyrelsens avgifter

Alltsedan järnvägen introducerades i Sverige för lite mer än 150 år sedan har samhället utfärdat regler med syfte att trygga en säker trafik. Att följa dessa regler har alltid medfört en viss kostnad för järnvägsföretaget. Museijärnvägarna har accepterat dessa regler och likaså de kostnaderna som de indirekt har medfört. När TS:s utredning om avgifter för sin verksamhet presenterades vid månadskiftet juni-juli 2010, insåg museijärnvägsvärlden omedelbart att avgiften skulle komma att bli en mycket stor belastning för museijärnvägarna, kanske omöjlig att bära. När motsvarande TS-remiss kom i slutet av augusti 2010 hade TS mycket välvilligt beslutat att kraftigt reducera taxorna för museibanorna.

Transportstyrelsen införde med start 1 januari 2011 systemet med avgifter. Avgifterna införs successivt i tre steg med ett års mellanrum för att vara fullt genomförda 1 januari 2013. (TS har temporärt avstått från att införa avgifter i steg 2 för museitrafik.) MRO har med hjälp av insamlade sifferuppgifter från sina medlemsföreningar gjort beräkningar på hur stora TS:s avgifter blir för museijärnvägarna. Uppgifterna finns sammanställda i två tabeller. Dels för en stor eller medelstor museibana i tabell 2, dels för en liten bana i tabell 3. Begreppet ”stor eller medelstor” innebär en trafikintäkt på 0,5-1 Mkr/år. ”Liten” bana innebär trafikintäkt på några tiotals kkr per år. I tabellerna har tagits med den ursprungliga avgiften om 1.400 kr/h (kolumnerna 3 och 4) som fanns i TS-utredningsmaterial daterat 30 juni 2010. Den kraftiga

# MRO

Ordförande/Chairman Ragnar Hellborg, Hede Gård, SE-241 93 ESLÖV, Sweden  
+46-(0)413-137 07, +46-(0)70-607 76 44; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se)

reduceringen av avgiften som presenterades i TS:s remiss 30 augusti 2010 (500 kr/h med ett tak på 5.000 kr per ärende) finns också med i tabellerna (kolumnerna 6, 7 och 8). Denna reduktion beslöts och infördes för museitrafik med avgifterna från 1 januari 2011.

Namn	Frekvens	Stycke-kostnad vid 1400 kr/h	Års-kostnad	Kalkyl-tid moment timmar	Kostnad vid 500 kr/h	Kostnad med tak 5 kkr	Kostnad per år
		1400 kr/h		moment timmar	Kostnad vid 500 kr/h	Kostnad med tak 5 kkr	Kostnad per år
Särskilt tillstånd järnvägsföretag	0,1	239400	23940	171	85500	5000	500
Utb plan	0,2	18000	3600	13	6429	5000	1000
Säk tillsyn jvföretag	1	34200	34200	24	12214	5000	5000
Tillstånd infrastrukturförv	0,1	100000	10000	71	35714	5000	500
Säk tillsyn infr förv	1	31900	31900	23	11393	5000	5000
Utb plan	0,2	27000	5400	19	9643	5000	1000
Utb samo	0,2	34000	6800	24	12143	5000	1000
Examinator tillst	0,5	20400	10200	15	7286	5000	2500
Godkännande av delsystem	1	50000	50000	36	17857	5000	5000
Övrigt	1	50000	50000	36	17857	5000	5000
<b>Summa per år</b>			<b>235400</b>				<b>26500</b>

Namn	Frekv ens	Stycke-kostnad vid 1400 kr/h	Års-kostnad	Kalkyl-tid moment timmar	Kostnad vid 500 kr/h	Kostnad med tak 5 kkr	Kostnad per år
		1400 kr/h		moment timmar	Kostnad vid 500 kr/h	Kostnad med tak 5 kkr	Kostnad per år
Särskilt tillstånd järnvägsföretag	0,1	239400	23940	171	85500	5000	500
Utb plan	0,1	18000	1800	13	6429	5000	500
Säk tillsyn jvföretag	1	34200	34200	24	12214	5000	5000
Tillstånd infrastrukturförv	0,1	100000	10000	71	35714	5000	500
Säk tillsyn infr förv	1	31900	31900	23	11393	5000	5000
Utb plan	0,1	27000	2700	19	9643	5000	500
Utb samo	0,1	34000	3400	24	12143	5000	500
Examinator tillst	0,1	20400	2040	15	7286	5000	500
Godkännande av delsystem	1	50000	50000	36	17857	5000	5000
Övrigt	1	50000	50000	36	17857	5000	5000
<b>Summa per år</b>			<b>209980</b>				<b>23000</b>

Kostnaden för godkännande av läkare och psykolog bärs av annan.

Styckekostnad enligt kolumn 3 är framräknad från TS:s PM, sammanställning av intäkter m.m.

Genom att utgå från timkostnad 1400 kr är tidsåtgången beräknad varur kostnaden vid timkostnaden 500 kr kan beräknas.

Under rubriken "kostnad per år" har även hänsyn tagits till max kostnad per ärende 5000 kr.

För samtliga museijärnvägar anslutna till MRO blir kostnaden oreducerat ca 4256 kkr, reducerad avgift 664 kkr.

(Intäkter från trafik/visning för "medeljärnvägen" 345 kkr/år; för samtliga 6211 kkr (avser 2009).

Riksdagen beslöt 1 juni 2011 att lagförslaget om "behörighet för lokförare" inte ska gälla för museibanor. Vidare beslöt riksdagen 9 november 2011 att museibanors fordon inte behöver

# MRO

Ordförande/chairman Ragnar Hellborg, Hede Gård, SE-241 93 ESLÖV, Sweden  
+46-(0)413-137 07, +46-(0)70-607 76 44; [info@museibanorna.se](mailto:info@museibanorna.se)

registreras. Båda dessa beslut av riksdagen är en konsekvens av att museibanornas fordon aldrig passerar någon landsgräns.

De ovan i detta avsnitt beskrivna fyra stegen, tagna av TS och riksdagen, visar på en mycket stor välvilja från myndighet och statsmakt att undanta museibanor från betungande avgifter.

## **Tillsynsarbetet**

Hur relevanta är egentligen säkerhetskraven från TS på museitrafiken? Huvudsyftet med kraven är givetvis att minska risken vid järnvägsverksamhet och för detta ändamål vidtar TS ett antal riskminskande åtgärder av administrativ natur. Åtgärderna bör givetvis endast genomföras om den uppnådda riskminskningen (uttryckt i kronor) är större än kostnaden för åtgärden. Ett ingående resonemang om en sådan *kostnads – nyttokalkyl* för museijärnvägar finns i ett PM utgivet av MRO. Detta PM har titeln ”Risker och riskminskande åtgärder vid museijärnvägar”, det är daterat 22 augusti 2010. (Denna finns tillgänglig på

[www.museibanorna.se](http://www.museibanorna.se).) Ur detta PM kan vi referera slutsatsen av dess resonemang:

*... 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.*

MRO är beredd att ha en konstruktiv diskussion med TS angående resonemanget i vårt PM från 22 augusti 2010 och om slutsatsen refererad ovan. Museibanornas eventuella kostnader måste givetvis stå i relation till den realistiska riskminskning som kan åstadkommas. Annorlunda uttryckt: tillsynsåtgärder ska inte läggas på sådant som *de facto* inte innebär en riskminskning.