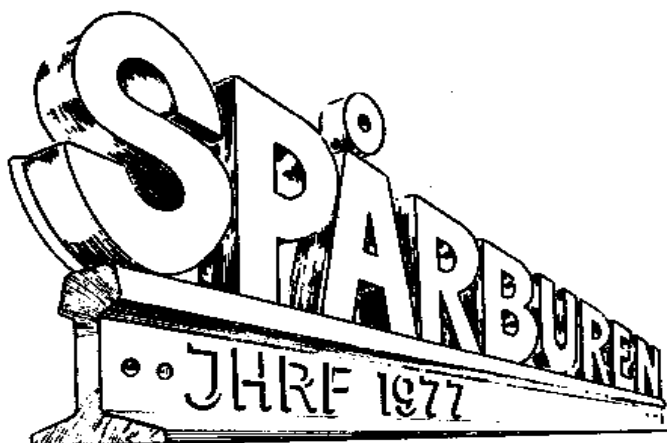


Föga periodiskt organ
för

**JÄRNVÄGS-
HISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**
Box 1134
171 22 SOLNA

Hemsida: www.jhrf.se
Mejl: kontakt@jhrf.se

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

Spårburen
c/o JHRF, Box 1134
171 22 SOLNA
anders.svensson@jhrf.se

Redaktör (Red):

Anders Svensson

2/12

2012-02-27

INLEDNING

Efter några veckor – och inför kommande helgs möten – är det igen dags för en *Spårburen* för att få ut en hel del information som "ramlat in" den senaste tiden och en tämligen rask dokumentation av Transportstyrelsens branschrådsmöte för mindre än en vecka sedan.

I detta rätt så matiga nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen om (ändringar i) program för vår- och årsmötet 2012 och om bidrag till JHRF
- Läget avseende Tågsläpp och Tågsommar 2012
- Information om en IT-plattform – ett svar på utrop om att samarbeta om dokumentation i förra Spårburen
- Preliminär information om FEDECRAIL-konferensen i Sverige i maj
- Dokumentation av Transportstyrelsens branschrådsmöte 2012-02-21 – notera särskilt mera information om konkurrerande GSM-R- och UTMS-frekvenser och om den nya kollektivtrafiklagen, som direkt eller indirekt kan påverka flera
- Information om Museimässan som pågår i Norrköping dagarna innan JHRF-mötena

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet 2012

äger rum på Arbetets museum i Norrköping söndagen 2012-03-04 – här kommer program med hålltider:

- 08:00 – (oftast) tid för frukost på hotellen
- 09:00 – tid för programpunkt för de som övernattar – besök på Norrköpings Spårvägmuseum
- 11:00 – start medlemsmöte med informationspunkter (Tågsommar, Tågsläpp, Almedalen, FEDECRAIL m m). Lokal: Alvarummet, plan 6.
- 13:00 – lunch i caféet i Arbetets museum, plan 1.
- 14:00 – startar årsmötet (samma lokal)
- 15:00 (ca) – fortsatt medlemsmöte med "tyngre" punkter (ERTMS, trafikillstånd, försäkringar m m) (samma lokal)
- 17:00 (senast) – slutar medlemsmötet

Medlemmar m fl har fått kallelse med mer info, bl a dagordning för medlemsmötet och hotellförslag. På lördagen (2012-03-03) har MRO sitt vårmöte på samma plats och fredag—lördag (2012-03-02—03) har ArbetSam och Arbetets museum Museimässa med mottot *Turista på museum* i museets källare (där bl a JInF deltagar – se nedan!).

Vi har när detta skrivs ett alldeles för dåligt anmälningsläge, vilket innebär att blir det så här kan vi av formella skäl inte ha årsmöte – mejla snarast anmälan om deltagande till anders.svensson@jhrf.se!

JHRF (m fl) har fått bidrag från RAÄ!

2012-02-09 fick vi mejl (följt av brev dagen efter) om att JHRF tilldelats sökta 100 000,- i organisationsbidrag från Riksantikvarieämbetet! Sådana brev anlände även till MRO (100 000,-), SÅF (100 000,-), SSF (50 000,-) och ArbetSam (350 000,-). Att vi – och de (flesta av de) andra – efter flera års idogt sökande äntligen lyckades beror nog på att RAÄ inför detta år fått 1,1 MSEK extra i anslaget för detta bidrag med ett uttryckligt uppdrag från regeringen att vidga kretsen av de som får denna typ av bidrag – våra ansökningar var nog i detta läge åt "Gud hör bön"-hållet! Det allra bästa med detta är att det nu finns hopp om fortsatta bidrag, men styrelsen har för avsikt att vara försiktig med sina satsningar så att de snabbt kan backas om vi inte skulle få bidrag – eller mindre bidrag – kommande år...

TÅGSLÄPP och TÅGSOMMAR 2012

äger som tidigare meddelat rum söndagen 2012-04-22. Det har tillkommit ytterligare en deltagare, JvmV, så nu är det 30 st! Å andra sidan har SkJ anmält att de avser att satsa på aktiviteter under påsk i stället, så det kanske egentligen blir 29 st... Tyvärr har tryckningen av Tågsommar försenats p g a problem för tryckeriet att få tag på rätt sorts papper för tryckningen, så nu håller vi tummarna för att Tågsommar, och därmed Tågsläppsannonserna, ska hinna spridas tillräckligt innan det är dags för arrangemanget! Det ser t ex i dagsläget osäkert ut om vi har Tågsommar klar till Museimässan och helgens möten... Det har börjat komma in texter till Tågsläpps hemsida www.jvmv.se/tagslapp/, men det får gärna komma fler! Texterna skickas till anders.svensson@jhrf.se!

IT-PLATTFORM – REGISTRERING, DOKUMENTATION

På branschseminariet på Sveriges Järnvägmuseum i slutet av oktober förra året fick Sveriges Järnvägmuseum i uppdrag att tillsammans med MRO och JHRF ta fram former för en gemensam IT-plattform för registrering och dokumentation av samlingar och reservdelar med utgångspunkt från registreringsprogrammet *SOFIE* som museet använt i många år. Ett första steg i den riktningen tas i och med att *Järnvägmusei vänner*, för det digitaliseringsprojekt man driver som ett Fas 3-projekt åt museet, kommer att, för överskottet projektet ger, anställa en person som är en av landets få experter på *SOFIE* och som dessutom är mycket kunnig i järnvägshistoria, Nils-Erik Bjärlund. Avsikten är han ska arbeta även för andra IT-projekt åt Sveriges Järnvägmuseum. Nils-Erik Bjärlund, som närmast kommer från regionmuseet i Kristianstad, börjar sin anställning den 1 mars.

Robert Sjöo (Från MRO-Aktuellt 1/12 – jfr Spårburen 1/12)

FEDECRAIL-KONFERENS 2012

FEDECRAILs "SVERIGE 2012" KONFERENS

Torsdag 10 maj - onsdag 16 maj, 2012

arrangeras i samarbete med

JHRF Järnvägshistoriska Riksförbundet

MRO Museibanornas Riksorganisation

Programöversikt – 2012 års konferens kommer att baseras på två centra i södra Sverige. Möten och den första delen av vår studie turné kommer att äga rum i den invid havet belägna staden Helsingborg. På måndag kommer vi att åka med ett särskilt tåg till invid en sjö belägna staden Jönköping för resten av vårt besöksprogram. Seminarierna kommer att avhandla värdet av en effektiv lobbying och metoder för att nå framgång.

Sammanfattning dag för dag – Uppgifter om planerade Fedecrail-program för varje dag:

Torsdag 10 maj – Fedecrailstyrelse- och arbetsgruppsmöten under dagen. En välkomstmottagning tidigt under kvällen planeras att efterföljas av en gemensam måltid. Övernattning i Helsingborg.

Fredag 11 maj – Morgonens möten kommer att äga rum i en magnifik samlingslokal från 1906 i *Folkets Hus*, Gustav Adolfs Torg, cirka 5–6 minuters promenad från den stora konferenshotell. Ett heldagsprogram för medföljande kommer att anordnas till intressanta platser i omgivningarna. Fri kväll med möjlighet att delta en lätt underhållningsshow. Övernattning i Helsingborg.

Lördag 12 maj – Morgonens seminarier i Folkets Hus kommer att innehålla rapporter om Fedecrails arbetsgrupps arbete under det senaste året och årsmötet. Det kommer att finnas ett program för medföljande på lördag förmiddag. Efter lunch kommer vi att åka med ett extra ångtåg från Helsingborg via Teckomatorp och godslinjen till Åstorp med busstransfer därifrån till Ängelholm på grund av banarbeten. Vi kommer att besöka Sveriges Järnvägmuseum (då omdöpt till något annat; red anm) i Ängelholm följt av konferensmiddagen i museets stora rum (med modelljärnväg m m). Åter till Helsingborg åker man med ordinarie tåg den direkta vägen.

Söndag 13 maj – På grund av banarbeten norr om Ängelholm kommer vi att börja med en kort busstransfer till Laholm där vi kommer att ansluta till ett ångtåg längs kusten via Halmstad och Varberg till Göteborg. I Göteborg kommer vi att besöka BJs anläggningar i Lärje samt Ringliniens spårvagnshall med en museispårvagnstur. Åter från Göteborg kommer åker vi i SMoKs rälsbussar av 1950-talstyp som kommer att vara vårt främsta färdmedel de följande dagarna. Övernattning i Helsingborg.

Måndag 14 maj – Utcheckning från hotell. Återigen kommer banarbeten att innebära en kort bussresa till Grevie där vi stiger på våra SMoK-rälsbussar som tar oss till Halmstad. Här byter vi till LJM's ångtåg tåg som tar oss på inre järnvägen till Torup och Landeryd för ett besök på järnvägmuseet. Vi återförenas med våra SMoK-rälsbussar för att fortsätta via Värnamo till Bor. Med en förändring av spårvidd till 600 mm kommer vi att ha ett ångtåg på OBJ-linjen från Bor till Ohs Bruk och tillbaka. Till slut tar oss våra SMoK-rälsbussar från Bor via Värnamo och Vaggeryd till Jönköping. Transfer till hotell för två nätter.

Tisdag 15 maj - SMoK-rälsbussarna tar oss från Jönköping via Nässjö och Eksjö till Hulfsfred där vi byter spårvidd till 891mm och 71 km långa TJF-linjen. Vår smalspåriga rälsbuss tar oss till Västervik för lunch och ett verkstadsbesök. Vi återvänder med särskilt ångtåg till Ankarsrum där vi byter till en smalspårig rälsbuss för sista avsnittet tillbaka till Hulfsfred. Våra normalspåriga rälsbussar från SMoK tar oss tillbaka från Hulfsfred till Jönköping för natten.

FEDECRAIL-KONFERENS 2012 forts

Onsdag 16 maj – Alla delegater kommer att checka ut från sina hotell. För den sista dagen i huvudprogrammet planerar vi att utnyttja SMOk elmotorvagn med litt X21 som också kommer att tillhandahålla transporter för tilläggsprogrammet. Denna kommer att ta oss från Jönköping till Mjölby för en kort busstransfer till *Vadstena Järnväg* för ett besök där. Delegaterna lämnar som avbryter efter detta besök kommer att transporteras tillbaka med buss till Mjölby för ordinarie tåg tillbaka söderut direkt till Köpenhamns flygplats som kommer fram dit sent på eftermiddagen / tidig kväll. Alternativt ordinarie tåg till Stockholm. Därmed slutar FEDECRAIL-konferensen.

Efter-konferens-tur – Arrangör JInF.

Onsdag 16 maj – X21-motorvagnen tar deltagarna till besöket i Vadstena på linjen spårvidd 891mm. Efter lunch tar X21:an oss från Mjölby till Läggesta där vi stiger om till ÖSIJs smalspåriga linje med spårvidd 600 mm för ett extratåg till Mariefred där vi stannar två nätter.

Torsdag 17 maj – Heldag på ÖSIJ med besök och extratåg, inklusive den nya linjen från Mariefred via Läggesta och Taxinge och tillbaka tillsammans med ett särskilt kvälls-/nattåg. Övernattning i Mariefred.

Fredag 18 maj – Extra smalspårigt tåg från Mariefred till Läggesta. Omstigning till X21-motorvagnen till Stockholm. Besök på Djurgårdslinjens museispår-vagnslinje och Spårväg City med ett rullande lunch i restaurangspårvagn. Färd med X21-motorvagnen till Uppsala för att besöka den nya ULJ stationen och resor med extratåg på ULJs smalspåriga linje med spårvidd 891 mm till Faringe och åter. Middag och två nätter i Uppsala.

Lördag 19 maj – Sveriges Järnvägsmuseum anordnar extratåg från Uppsala till Gävle för besök på SJVM och lunch. Utfärd till museets förråd i Nynäs för besök och sedan tillbaka till Gävle. Tåg tillbaka till Uppsala för natten.

Söndag 20 maj – Slut på tilläggsprogrammet i Uppsala. Ordinarie tåg från Uppsala till Stockholm Arlanda flygplats eller till Stockholm Central för att ansluta med tåg till Köpenhamns flygplats Kastrup.

För förfrågningar och ytterligare information, vänligen kontakta konferensteamet:

John och Liz Fuller	Peter Ovenstone
261. Lower Higham Road	33. Palmerston Place
Chalk, Gravesend, Kent	Edinburgh
DA12 2NP	EH12 5AU

E-post: conference@fedecrail.org	E-post: ovenstone@fedecrail.org
Tel: + 44 (0)1474 352.400	Tel: + 44 (0)131 225 1486
Fax: + 44 (0)1474 362.208 *	Fax: + 44 (0)131 220 5886
Mobil: + 44 (0)7785 250.571	Mobil: + 44 (0)7740 289702
* Inga fax efter kl 22:00 brittisk tid!	

Sistadatum kommer att vara: Hotellbokningar 2012-03-30 och konferensbokningar 2012-04-10 (*Från FEDECRAILs preliminära konferensprogram*)

Hela konferensprogrammet planeras kosta 950 EUR – hotell tillkommer. Det finns möjlighet att delta på delsträckor, men de som deltar i hela programmet prioriteras vid fullbeläggning. Vad tilläggsprogrammet ska kosta är ännu så länge inte bestämt. Även här kan man delta i enbart detta eller delar av detta, men våra utländska gäster har företräde, varför det är tänkt att bli möjligt att boka eventuella restplatser direkt av JInF (mejl jinf@rocketmail.com) mot en lägre bokningsavgift som återfås om det skulle bli fullbelagt – vi får återkomma om detta! Intresserade kan få det fullständiga programmet, bokningsformulär m m från JHRF och JInF!

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTE

ägde rum i Borlänge 2012-02-21 med 35 st representanter närvarande från branschen och Transportstyrelsen. Mötet inleddes med *godkännande av dagordningen*, där Mats Andersson meddelade att det blivit några ändringar jämfört med den utskickade dagordningen och presenterade den nya. Denna dagordning godkändes. Det fanns inga synpunkter på *anteckningar från föregående möte* 2011-11-07.

Därefter behandlades **utestående punkter**. Angående *Pågående arbete angående Trafikverket och Transportstyrelsen om strategi för införandeplan för driftskompatibel infrastruktur* berättade Anders Sjöberg att Transportstyrelsen behöver hjälp från Trafikverket och har skrivit till dem, men inte fått svar om sådan hjälp. Trafikverkets närvarande svarade att man ska peka med hela handen för att få fram en kontaktperson. *Tanke-smedja för centrala databaser för telematikapplikationer och Samexistens mellan GSM-R och UTMS* skulle komma i en egen punkt senare. Angående *Vad händer med borttagna funktioner från FRS 3.0 som finns i 2.3.0* berättade Ulrik Bergman att man har tittat på detta men inte är riktigt klara – marknaden jobbar med detta och RISC-mötet ger information från kommissionen om detta. Trafikverket att det eventuellt är problem med bakåtkompatibilitet, varför man kan hamna i händerna på leverantörerna så att man får det de levererar, inte vad man önskar få för funktioner. I detta fall handlar det om ERTMS. Angående *Kontakt med Jan Sundling om kontakt med Transportstyrelsen* berättade Tågoperatörerna att man har meddelat önskemålet om kontakt, men frågar om det är relevant. Åsa Tysklind svarade att punkten kan strykas – frågan kommer upp i samband med en senare punkt.

Det blev så dags för punkten *Säkerhet*, som började med *Förändrat arbetssätt för ERA*, där Mats Andersson meddelade att kommissionen tittar över vad ERA ska jobba med och hur – tanken är att ett fjärde järnvägspaket ska komma. En konsultbyrå har utvärderat nuvarande förordningar och ERA samt hur det fun-

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

gerar. En enkät sändes ut under senhösten om hur det fungerar på nationell och europeisk nivå och eventuella framtida arbetsuppgifter – allt från stöd till att ta över delar från de nationella myndigheterna. Denna konsultrapport presenteras i Bryssel 2012-02-28. Transportstyrelsen har framfört att det framförallt gäller att få kostnads-nyttö-analys för förslagen och mer informations-spridning. ERA har även själva tagit fram ett positions-papper om framtida uppgifter, liksom att även kommissionen funderar. Det funderas även kring hur ERAs styrelse kan påverka ERA – denna får kritik. Ett antal organisationer håller på att positionera kring detta, bl a DB, SNCF och EIM. Ett förslag ska vara framme i höst, styrelsearbetet ska rapporteras till styrelsen i juni, med preliminära uppgifter i mitten av mars. Mats Andersson avslutade med att han jättegärna tar mot funderingar om detta – Trafikverket har kommit in med sådana.

Tågoperatörerna undrar huruvida man ska låta ERA bli regleringsmyndighet på EU-nivå eller inte – inom CRR tycker man att en sådan myndighet ska vara oberoende av ERA eftersom ERA ligger för nära kommissionen. Trafikverket berättade att man har skickat ett utkast till EIM, som fallit väl inom detta. Uppgifterna ska ligga inom ERAs direktiv, t ex att undersöka organ m m, och de ska inte bli en regleringsmyndighet. Kommissionen vill ha en öppen järnvägsmarknad och därför ett, inter-operabelt järnvägssystem, men konstaterar att dåligt införande inom de 27 medlemsstaterna hotar detta mål. Åsa Tysklind påpekade att kommissionen inte riktigt har granskat införandet av järnvägspaketet i medlems-länderna utan har i stället infört nya. ERA bör inte ta över marknadsövervakningen – de har inte sysslat med detta tidigare. Mats Andersson önskade en redogörelse för hur ERA jobbar med frågor om införande av direktiv. Åsa Tysklind påpekade att Transportstyrelsen har vänt sig till regeringskansliet och lyft fram behovet av regelförbättringar och att överväga om regler är bästa sättet, men inte fått ngn återkoppling – över 50 % av företagens ökade administration beror på EU-regler. Någon från ett anmält organ påpekade att det är olyckligt att ta nya steg inom detta område innan man vet vad det blivit för resultat av tidigare steg. Anne-Marie Olovsson undrade vad övriga medlemsstater tycker? Svaret blev att Storbritannien, Holland och Tyskland är överens om att det behövs förändring i ERAs styrelse, oklart hur. Däremot är det oklart hur man ser på ERA som regleringsmyndighet, men de oberoende regleringsmyndigheterna är emot detta.

Örjan Ellström berättade om en säkerhetsplattform, där ERA har tittat på möjlighet att kommunicera med hela branschen. Man har tagit fram ett förslag till säkerhetsplattform – det har varit långa diskussioner om att ta kommandot eller följa utveckling. Man släpper dock tanken på detta och startar i stället ett gemensamt sekretariat, utnyttjar befintliga grupper och stöder dessa. Hittills har ERAs egna behov styrts... Trafikverket fyllde på med att det blev konsensus om detta. Örjan Ellström fortsatte med att det pågår arbete om gemensamt säkerhetsintyg, men det är osäkert om det hänt något. Spårbyrå 2/12

Det handlar också om förtroende mellan medlemsstaterna, varför man startat crossaudit av myndigheter med horisont mot 2020.

Trafikverket påpekade att inom CRR är man mot säkerhetsintyg – Trafikverket är för men vill ha milstolpar för detta arbete. Kan t ex mindre järnvägsföretag själva få fram uppgifter ur register? Åsa Tysklind såg en koppling – järnvägsföretagen ska titta i register för att se om de kan köra på vissa linjer, men hur kopplas detta till TRAV och hur blir detta civil- respektive offentligt reglerat? Örjan Ellström svarade att ERA vill ha anmälningsplikt hos dess säkerhetsmyndighet för riskbedömning och tillsyn om man vill köra i ett annat land. Nu är ECM för certifiering av hantering av godsvagnar, vilket utförs både av säkerhetsmyndigheter och av certifieringsorgan. Peter Sjöquist undrade hur processen framåt ser ut? Man har nu under fem år levt med vad som gäller i olika länder, vilket är besvärligt att mäta med även om man är stort företag. Gemensamt säkerhetsintyg finns i Sverige och Norge, men om man ska köra till Bryssel... Det kan även bli körning på andra linjer än ERTMS-harmoniserade linjer. Det kan behövas "storintyg" för många länder, mindre för de som bara kör inom landet. Transportstyrelsen svarade att man kommer att återkomma om detta. Anne-Marie Olovsson undrade om det handlar om säkerhetsintygets del A? Transportstyrelsen svarade att man önskar ta bort del B som dokument. Trafikverket fyllde på med att det bara kommer att utfärdas av det land där man har sitt säte.

Så var det dags att behandla *Aktuella frågor inom säkerhet inför kommande RIS-kommittémöte*, där Ulrik Bergman berättade att det avses bli två omröstningar och 21 diskussionspunkter, med ett litet arbetsmöte före. En omröstning handlar om TSD Driftskompatibilitet. Man vill införa gemensamt säkerhetsintyg, men det spretar nu, fast avses vara klart till 2020. Nästa omröstning handlar om att ta fram gemensam säkerhetsmetod för övervakning och tillsyn och den tas i juni. Inga större problem är upplevda med denna, men man får ändra sig lite i respektive land.

Nästa är ERAs rapport om åtgärder för förhindra urspårning av godsvagnar, där Italien vill ha nya regler, men ERA hållit mot – det finns ingen kostnads-nyttö-analys angående dessa nya regler. DNV har tittat på detta och framlagt bra metoder att ta till direkt samt mer långsiktiga metoder att jobba med, som bättre detektorer, bättre hjullager i polyamid och spårålagsskontroll. Även bättre kontroll av underhållsleverantörer finns med, men oförstörande provning kostar mycket. Kommissionen har beslutat om urspårningsdetektorer på vissa tankvagnar, men ERA vill riva upp detta. Åsa Tysklind undrade om det fortfarande var oklart vad olyckan i Italien (som satt igång detta) beror på? Ulrik Bergman svarade att det inte är klarlagt vad den beror på. Trafikverket fyllde på med att en sekundär orsak var att tanken blev punkterad. Man behöver också titta på teknikutveckling om att få kontinuerlig övervakning av vagnar. Ulrik Bergman fyllde på med att detta finns som krav på höghastighetståg. Trafikverket fortsatte med att de såg att detta p g a att det riskerar att bli stopp

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

med brinnande vagnar i tunnlar och på broar. Ulrik Bergman påpekade att ERA vill riva upp även detta. Trafikverket fortsatte med att det bara finns en leverantör av övervakningsutrustningen...

Någon undrade om det finns motsvarande krav för personvagnar? Ulrik Bergman svarade att det finns det inte, utom för höghastighetståg. Trafikverket fyllde på med att det blir inte ett automatiskt stopp – i stället får föraren en signal om att stoppa tåget. Någon undrade om man har försökt kvantifiera detta? Ulrik Bergman svarade att DNV har gjort detta. Transportstyrelsen föreslår att Sverige stödjer ERA om dessa båda förslag. Trafikverket undrade om DNVs utredning kan biläggas minnesanteckningarna? Ulrik Bergman svarade att han fått den häromdagen och kan skicka den.

Ulrik Bergman fortsatte med att i princip alla NSA (Transportstyrelsen och dess kollegor) är negativa till den tidigare Säkerhetsplattformen. Någon påpekade att den nya är alla med på. Ulrik Bergman fortsatte med att ackreditering av underhållsenheter är klar till 2012-05-01. Någon önskade att få utrett skillnaden mellan ackreditering och certifiering? Transportstyrelsen svarade att *Swedac* ackrediterar certifierare, certifieringen görs hos Transportstyrelsen och andra. Anne-Marie Olovsson undrade om det finns några andra? Transportstyrelsen svarade att *Swedac* säger att andra är på gång.

Därefter var det dags för punkten **Driftskompatibilitet**, som började med *Aktuella frågor om driftskompatibilitet inför kommande RIS-kommittémöte*, där Ulrik Bergman berättade att det blir omröstningar om driftskompatibilitetsfrågor: Sammanslagning av TSD Drift och Trafikledning och att det ska vara samma TSD för höghastighets- och konventionell trafik - Transportstyrelsen har inga synpunkter på detta. Det handlar också om trafikledning på ERTMS-banor, med väldigt detaljerad styrning av kommunikationen mellan förare och trafikledning. Trafikverket undrade om det blir regler om språk? Ulrik Bergman svarade att det kommer, men att infrastrukturägaren bestämmer detta. Trafikverket hade hört att engelska ska bli gångbar överallt tillsammans med landets språk.

Ulrik Bergman fortsatte med att även blir ändringar av TSD Telematikapplikationer för persontrafik angående bilaga III, men han har knappt sett ändringarna. Det handlar om ändrad hänvisning till andra bilagor och Transportstyrelsen köper detta.

Transportstyrelsen berättade att vid ett arbetsmöte om ERTMS 2012-02-20 fick man ett långt förslag. Arbete med specar avseende *Baseline 3* pågår och ERA presenterar ett förslag i juni. Man kollar bakåtkompatibilitet och ska även kolla kompatibilitet mellan ombord- och infrastrukturutrustning. Man ska även anmäla nationella regler och har gjort detta för STM. Man ska även uppdatera den nationella implementeringsplanen: Det är problem med Citytunneln, där det finns undantag till slutet av 2013 eftersom det inte finns någon STM för Spårburen 2/12

Danmark. Red påpekade att han hört att Danmark inte avsåg att ha någon STM? Ulrik Bergman och Trafikverket svarade att de har tagit beslut om införande av en sådan. Ulrik Bergman fortsatte med det också finns en plan för implementering av *Baseline 3*, men att det är problem med att ta fram en sådan. Det ska också tas fram en plan för avveckling av nationella system (i Sverige ATC 2). Status för ERTMS idag är att Sverige ligger i mitten med 190 km infört, men i slutet av året är det infört på 500 km. Den ERTMS som finns i dag är, provisorisk och ej fullt driftskompatibel.

Tågoperatörerna påpekade att Trafikverket håller på med en branschgemensam rapport om införandet och det är ett antal problem innan en ambitiös utrullning kan genomföras. Red påpekade att ett problem är de höga verifikationskostnaderna för fordonstyper. Ulrik Bergman svarade att införandet av *Baseline 3* innebär att man inte behöver verifiera utrustningen på varje bana. Fordon beställda från 2012-01-01 ska ha infört ERTMS, men Transportstyrelsen kommer inte att kräva detta p g a brist på marknad för utrustningen. Man önskar också ta bort frekvenser i 4G om de orsakar störning i GSM-R. Man är även rädda för att någon kan komma in i kodnycklar.

Ulrik Bergman berättade att kommissionen har satt upp en arbetsgrupp om telematikapplikationer, men vill se att marknaden inför dessa.

Ulrik Bergman fortsatte angående sammanslagning av ett antal TSDer för höghastighet och konventionell att frågan är vilka som ska omfattas, t ex Roslagsbanan och duospårvägar? Hur hanteras tunnelsäkerhet och handikapp - Transportstyrelsen föreslår att detta läggs in i TSD Fordon. Dessa avses träda i kraft 2014. Åsa Tysklind berättade angående handikapp att man haft dialog med Trafikverket och Boverket om att somligt är detaljerat och kostnadsdrivande, varför man vill ha funktionskrav i stället. Reglerna är dessutom i strid med byggregler. Ulrik Bergman svarade att han tar med detta till RISC-mötet. Anders Sjöberg påpekade att järnvägar i köpcentrum styrs av två olika regler.

Ulrik Bergman berättade angående revision av TSD Godsvagnar att man inte accepterar Sveriges specialfall för varmgångsdetektorer och inte överens om formulering kring dessa.

Ulrik Bergman fortsatte med att är problem med *typ av järnvägsfordon* och att det varit ett arbetsmöte om detta 2012-02-08. Olika länder har skilda syn på detta.

Ulrik Bergman påpekade att det även är problem med definition av linjer: Core-TEN, TEN och övriga linjer. Trafikverket ansåg att man behöver veta hur man resonerar i Europa, sedan kan man förhålla sig till detta. Någon föreslog att man kan skjuta på detta i avvaktan på detta. En annan undrade vad skillnaden mellan Core-TEN och vanlig TEN är? Ulrik Bergman svarade att ungefär är TEN på stambana respektive på vanlig bana. Transportstyrelsen fortsatte med att man ska utse ett kärnnät (Core) som har högre krav på spåräge m m.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

Ulrik Bergman fortsatte med *anmälda organens* frågor – han har en del frågor kring detta, en del jobbar för djupt och det blir väldigt olika. Åsa Tysklind undrade om ERA tittar på detta? Ulrik Bergman svarade att han sitter med NB Rails möten och har viss koll. Christian Guldborg svarade att han har jobbat med sådana frågor och det är stor skillnad på de underlag man lämnas in – bristande sådana kan kräva djup grävning. Han föreslog att man ska anpassa sina processer till det regelverk som gäller och att detta även gäller statliga myndigheter...

Ulrik Bergman berättade att man ska ändra lokförar-direktivet om generell yrkeskompetens och minsta språkliga kompetens. Jobbar mot kommissionen, ej ERA, med detta. Trafikverket påpekade att arbetsgrupperna är nedlagda och man bör ha en svensk ståndpunkt om detta och om hur detta ska hanteras i praktiken. Det kan bli problem i en del länder, t ex i Frankrike. Ulrik Bergman fortsatte med att det jobbas med smartcards för lokförarkörkortet.

Ulrik Bergman berättade angående anmälan av nya tekniska regler att man håller på med detta i Transportstyrelsen och att de även ska anmälas till ERA m fl (cross-acceptans). Man har problem med hänvisningar till vägledning och brev (branschstandard). Christian Guldborg undrade över regler för stora och tunga godsvagnar? Ulrik Bergman svarade att man jobbar med detta och att godsvagnar med över 25 ton stax ej är med i TSD – där blir det nationella regler i stället.

Ulrik Bergman fortsatte med att samverka med OTIF och OSJD går trögt – man har problem med östliga statliga järnvägar som innefattar både trafik och infrastruktur – Ryssland bromsade detta.

Ulrik Bergman meddelade angående RISC processer, regler och vägledning att man ska granska översättningar och har fått dåliga översättningar, som blir bättre. Nästa möte är 2012-06-05—06.

Ulrik Bergman avslutade denna punkt med att godkända förslag vid mötet i november blev: TSD Trafikstyrning (sammanslagning höghastighet och konventionell), TSD Telematik Godstrafik, Gemensamma säkerhetsmål – som är i parlamentet – samt Omnibus (rättelser av fel i TSD) – som är under översättning och där man får hjälp av Trafikverket med språkgranskning. Därefter var det dags för lunch.

Efter lunchen behandlades *TSD Telematik för godstrafik och passagerare m m*, där Transportstyrelsen berättade att den kallas TSD TAF – telematikapplikationer för godstrafik. Den är skriven av sektorn och har kommit som EU-reglering 62/2006. Jan Sundling har lett en kommitté, men EU-kommissionen har tyckt att det gått för långsamt. Applikationen ska utbyta telematikdata, databaser ska finnas, en mängd meddelande ska kunna utbytas, som t ex var tåget och vagnen finns. Ett direktiv ska införas i lagstiftning, varför beslut om TSDer vanligen ska införas som föreskrifter. Detta är dock en Spårburen 2/12

förordning som ska införas direkt nationellt. Hur är då Transportstyrelsens roll? Ändringen kom i höstas och branschen ska inkomma med en individuell masterplan 2012-05-13 med Transportstyrelsen som kontaktpunkt för Sverige.

Anne-Marie Olovsson undrade varför det blivit en förordning? Trafikverket svarade att det handlar om att inte någon ska säga något om detta och för att öka interoperabiliteten som inte länder ska kunna påverka. Åsa Tysklind fyllde på med att det är en trend att reglera mer och mer genom förordningar, vilket ger mer makt åt EU – fördel att de gäller direkt, men det är väldigt detaljerade regleringar i dessa. Transportstyrelsen fyllde på med att EU vänt sig direkt till branschen i st f att gå via medlemsstaterna. Tågoperatörerna fyllde på med att förordningar också har en legal process med EU-parlamentet m fl inblandade. Trafikverket påpekade att kommissionen ilsknade till p g a att inget hände. TSDer kräver, till skillnad mot förordningar, en implementeringsplan, vilket tappats bort med förordning varför det ändå kommer att gå långsammare. Anders Sjöberg påpekade att man skiljer på funktionella och strukturella TSDer och TAF är det förstnämnda.

Peter Sjöquist påpekade att det är skillnader mellan länderna: Järnvägsföretagen har en skyldighet att hålla sig underrättade, men i Danmark och Norge talar myndigheten om vilka regler som gäller från EU och det skulle underlätta även i Sverige. Transportstyrelsen svarade att staten får inte kliva in i en förordning – det gäller att påverka Riksdagen. Anne-Marie Olovsson föreslog att informera i ett nyhetsbrev om att detta finns på hemsidan. Transportstyrelsen tog åt sig detta.

Maria Jäderholm fortsatte med att man har rollen att vara den svenska kontaktpunkten och bevaka hur branschen lever upp till kraven – man har bildat en projektgrupp inom sektion Väg- och järnvägsföretag för detta. Enheterna juridik, infrastruktur, trafikföretag, stab internationell samordning m fl är med i denna. Den ska agera genom att utreda vad förordningen innebär, ta in synpunkter från branschen, t ex hur ska denna hantera detta och hur ser tidplanen ut – kontakta maria.jaderholm@transportstyrelsen.se, tfn 010-495 57 38. Tågoperatörerna påpekade att branschen ska lämna in sina planer till 2012-03-15, man ska då ha rekommendation vad medlemsföretagen ska göra och ska ta hjälp från Transportstyrelsen, Trafikverket och medlemsföretag som kommit långt. Stefan Halldén undrade för vilka verksamhetsutövare detta gäller för – det verkar man inte veta. Transportstyrelsen svarade att man kommer att utreda frågan.

Anne-Marie Olovsson önskade information om detta till hela branschrådet och undrade över avgränsningen? Transportstyrelsen svarade att det finns i TAFen på hemsidan. Christian Guldborg framhöll att det gör inget om Transportstyrelsen gör det lätt för branschen att göra rätt! Man behöver Transportstyrelsen som branschstöd. Transportstyrelsen svarade att man behöver sätta sig in i detta. Det som komplicerar det är datumet 2012-03-15. Man ska använda hemsidan. Trafikverket undrade om det bara är ramverk som ska vara klart till

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

2012-03-15? Transportstyrelsen svarade att en europeisk masterplan ska vara klar till 2012-05-13. Man har inte svar på vilken detaljnivå det ska vara på. Trafikverket fyllde på med att man även har fått arbetsuppgiften infrastrukturregister och även andra databaser, och önskar se till så att man inte får dubletter. Åsa Tysklind påpekade att hon har ingått i arbetsgruppen för telematikapplikationer och ERA ska titta på detta, bl a hur registren hänger ihop – det finns 18 register och man har tittat på kraven i rapporten. En konsult har även tittat på detta och konsultens rapport har kommissionen ännu inte godkänt. Transportstyrelsen påpekade att man skickat ut en webblänk till UICs hemsida.

Till sist under denna punkt behandlades *GSM-R påverkan från andra mobilnät*, där Transportstyrelsen påpekade att man tidigare informerat om 4G och påverkan på GSM-R och att man avser att anmäla brist i TSD Trafikstyrning och signalering till kommissionen m h a Näringsdepartementet. Frekvenserna överlappar varandra till viss del och det kan bli störningar. Filterlösningar har föreslagits. Det har kommit en dom från 2011-12-15 och ERTMS har fullgott skydd till 2015, men det kan bli samtalsstörningar och trafikstopp innan dess. Trafikverket underströk att det påverkar hela branschen – nu är det OK att använda 4G och det är redan nu störningar, som kommer att öka, och bli ohållbart 2015. Transportstyrelsen svarade att detta är extremt brådskande och att man framfört detta till kommissionen.

Bombardier undrade om detta är ett hinder för att leverera utrustning till fordon – är det ett krav på att de ska ha filter? Transportstyrelsen svarade om det finns filter ska detta kunna slås av. Bombardier undrade över tidsaspekten? Transportstyrelsen svarade att synpunkterna är skyndsamt inlämnande och att man återkommer när man vet något. Tågoperatörerna undrade över filter? De måste till i Sverige och resten av EU, men hur snabbt kan en sådan lösning bli klar – intresse finns från mobiloperatörerna för att snabbt kunna införa 4G. Åsa Tysklind undrade om det förekommer branschdiskussion på europainivå? Tågoperatörerna svarade att Sverige är i framkant med 4G och man är inte så långt komna i övriga länder. Någon påpekade att detta är en tickande bomb, men filtren finns inte och håller på att upphandlas. Åsa Tysklind undrade om ledtiden? Någon svarade att det går åt ett år för upphandling och ett halvår för installation m m.

Punkten *Marknadsutveckling* kom att handla om *Ny kollektivtrafiklag*, där Heléne Jarefors inledningsvis berättade att hon är enhetschef för tillsyn över järnvägs-, kollektivtrafik- och fordonsbesiktningssmarknaden.

Heléne Jarefors berättade att kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012-01-01. Det tillkommer kollektivtrafik på sjö inom kort i denna. Lagen har grund i EU-förordningen 1370/2007. Bakgrunden är önskan att få fler att åka kollektivt och den reglerar ansvaret för kommuner och landsting samt för kollektivtrafikföretag. Trafikhus Spårburen 2/12

vudmännen har ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTM). Beslut fattas nu på en politisk nivå med bättre insyn. Upphandling kan delegeras till kommuner eller företag. Det ska bli lättare att organisera kollektivtrafik över länsgränser. Befogenheten reduceras till regional kollektivtrafik, arbetspendling och annat vardagsresande och den ska skydda interregional kollektivtrafik från upphandlad konkurrens. Det är vissa generella krav: det ska anmälas att man vill starta respektive sluta med sådan trafik, det finns skyldighet att lämna trafikantinformation. Det finns redan behov av att komplettera lagen (SFS 2010:1065), bl a att den även ska gälla sjötrafik, inte bara trafik på väg och järnväg. Man ska även kunna organisera nationsövergripande trafik, man (företag o myndigheter) ska lämna uppgifter för att marknaden ska kunna följas och utvärderas. Transportstyrelsen har möjlighet att ta avgifter och ändringen förväntas gälla från 2012-07-01.

b)

Heléne Jarefors fortsatte med att berätta om *Ny föreskrift om anmälningsplikt och trafikantinformation* – den har tagits fram och ska bli gällande från 2012-02-01 om handla om hur anmälningsplikt för trafikantinformation ska gå till: till vem (=RKTM), vad den ska omfatta, när (21 dagar före) inkl hur man bär sig åt när trafiken ska upphöra. Trafikutbudet ska lämnas till *Samtrafiken i Sverige* genom elektronisk överföring senast 21 dagar innan man börjar trafikera. Någon frågade om hur detta är synkat med järnvägstrafikprocessen? Heléne Jarefors svarade att den ettåriga tidtabellplaneringen gäller där. Samtrafiken får sin information från Trafikverket när det gäller spårburen trafik. Angående *Blivande föreskrift om uppgiftsskyldighet* berättade Heléne Jarefors att en blivande föreskrift om uppgiftsskyldighet till Transportstyrelsen för uppföljning och utvärdering ska ut på remiss under april för att träda i kraft juli 2012. Även *Trafikanalys* ska följa upp, så dessa uppgifter ska även sändas vidare till andra.

Angående *Transportstyrelsens tillsyn* berättade Heléne Jarefors att tillsynsrollen fortfarande diskuteras, liksom lagens krav samt att föreskrifter efterlevs. Marknadsövervakning för att främja en effektiv konkurrens, marknadstillträde, konkurrensvillkor samt frågor om villkor för resenärer (SFS 2008:1300) är också aktuella. Signalerna hittills till Transportstyrelsen är att man särskilt ska följa processen för att upprätta trafikförsörjningsprogram samt frågan om tillträde till hållplatser och depåer (för bussar). Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet.

Någon undrade om det även handlar om järnvägens depåer? Heléne Jarefors svarade att Trafikverket har tagit på sig att kolla detta mot järnvägslagstiftning och tagit ett förslag om hur man skulle kunna göra på vägsidan med järnvägen som modell. Någon undrade hur många RKTM det blir och hur tillsätts de? Heléne Jarefors svarade att de blir 21 st – inom kommuner, landsting eller kommunförbund. De utses av länsstyrel-

TpS BRANSCHRÅDSMÖTE forts

sen. Peter Sjöquist påpekade att det blir olika lösningar i olika län – vissa län har inte ens länstrafikbolagen kvar. Stockholm får en nämnd med delar av SL m m ingående. Stefan Halldén undrade om man kan få tillträde till spärrar och perronger m m om man startar ett alternativt tågbolag? Några tyckte att det var en bra fråga. Stefan Halldén exemplifierade detta med om man hittar behov vissa tider i Stockholms pendeltrafik. Heléne Jarefors svarade att det är utskickat på remiss om hur lika tillträde till anläggningar ska ordnas. Någon påpekade att järnvägslagstiftningen utgår från att alla kan få tillträde till anläggningarna.

Tågoperatörerna påpekade att ännu finns inte krav på gemensamt biljettsystem, men regering och riksdag vill att branschen ska lösa detta – även inom EU funderas det på detta. Christian Guldberg påpekade att Veolia har startat busstrafik Nacka—Kista, utan att det har planerats. Red påpekade att det är den hittills enda sådana trafiken. Heléne Jarefors svarade att tanken är att upphandla när trafik inte ordnas kommersiellt. Anne-Marie Olovsson påpekade även för spårväg och tunnelbana kan det gälla att få tillträde till hållplatser – vad står det i lagen om spårvägen och tunnelbana. Arriva undrade om man mot bakgrund av lagen kan kräva tillträde till depåer? Heléne Jarefors svarade att det redan är reglerat av järnvägslagen. Red påpekade att interregional arbetspendling ökar, varför lagen känns begränsande. Någon påpekade att trafikhuvudmännens område har utökats. Heléne Jarefors påpekade att även flyg Arlanda—Bryssel är arbetspendling... Arriva undrade var gränsen går mot statssubventionerad trafik eftersom arbetspendling blir allt längre? Heléne Jarefors svarade att den nya tanken är att kollektivtrafik är kommersiell och att subventioner gäller för det ingen vill köra, men som bedöms behövas.

Anmälan av ev felaktigheter i TSD fanns inga. Under **Övriga frågor** Trafikverket undrade om CSM riskhantering och tekniska riskacceptanskriterier? Transportstyrelsen berättade att man bevakar detta, men man har inte sett något nytt under det senaste halvåret. En fördjupning publicerades i höstas och man hade inga synpunkter på denna. Man vet ej hur de ska gå vidare. Trafikverket påpekade att de föreslår smärre ändringar, men får då en diskrepans mellan denna och TSD Trafikstyrning. Transportstyrelsen påpekade att även denna är under omarbetning och man hoppas då på synkning. Trafikverket påpekade att det är viktigt att titta på detta – man håller på att titta på detta inom EIM. Transportstyrelsen svarade att det är ett prioriterat mål 2012. **Nästa möte** föreslogs äga rum tisdagen 2012-05-30 – man återkommer om tid och plats. Anne-Marie Olovsson undrade om det går att lägga ut presentationerna på hemsidan? Transportstyrelsen svarade att man ska försöka redan 2012-02-22. (red 2012-02-21)

MUSEIMÄSSAN I NORRKÖPING

Äntligen – en museimässa för alla museer!

För första gången någonsin samlas museer för en **Museimässa** i Norrköping. Utställarna representerar en stor del av museisverige från Skåne i söder till Ulvön i norr. Museimässan vänder sig till bussresearrangörer, turistnäring, andra museer och intresserad allmänhet. Målet är att lyfta fram museer som besöksmål och hitta bra sätt för besöksnäring och museer att samverka.

Kom och inspireras av våra utställare, besök föredrag och ta med dig nya idéer hem!

Lär känna delar av museisverige som du inte visste fanns och hitta nya upplevelser för utflykten, bussresan och semestern. Bland utställarna har vi samlat både stort och smått, känt och okänt inom museibranschen.

Känt:

- Årets samlare
- Årets museum
- Årets utställning
- Årets arbetslivsmuseum
- Sveriges Fängelsemuseum
- Sveriges Hembygdsförbund
- Svenska Skoindustrimuseet
- Östergötlands museum
- Sörmlandsmuseum

Kanske inte lika känt:

- Hjorteds mopedmuseum.
När Bosse la ner sin taxirörelse i Stockholm bestämde han sig för att förverkliga sina drömmar – ett eget mopedmuseum!
- Ulvö Lilla Salteri.
Syrad mat förekommer i flera civilisationers historia. Egyptier, Romare, Japaner, Isländare och norrlänningar har alla tagit del av de fördelar som den syrade maten kan erbjuda.
- Brio lekoseum.
Finns det ett barn som aldrig lekt med en leksak tillverkad av Brios fabrik i Osby?
- Qvarnstensgruvan Minnesfjället.
Förr fanns det en kvarn i varje by. Men varifrån fick man kvarnstenarna?
Ring 010 – 10 10 433 och slå in kod 019 så får du veta mer.
- Museispårvägen Malmköping.
 - Mamma, vart åker alla spårvagnar när de blir gamla?
 - De åker till Malmköping. Där finns ett pensionärshem för spårvagnar. Ideellt drivet med billiga vårdplatser och god omvårdnad. Ibland får gamlingarna till och med komma ut på soliga promenader!

MUSEIMÄSSAN I NORRKÖPING forts

2012-03-02—03, Arbetets museum i Norrköping

Plats:

Laxholmskällaren på Arbetets museum i Norrköping
GPS N 58° 35.351' E 16° 10.810'

Öppettider:

Fredag 2 mars kl 11–17

Lördag 3 mars kl 11–16

Fri entré!

Museimässan arrangeras av *Arbetets museum* och *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* i samarbete med *Upplev Norrköping* och arbetslivsmuseer över hela Sverige. (Mejl från Arbetets museum 2012-02-22)