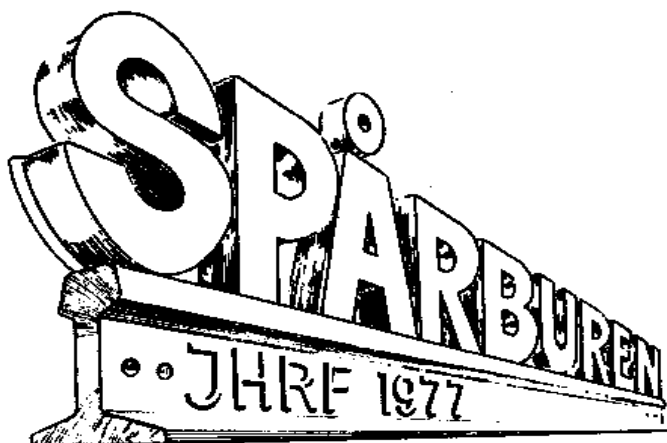


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



4/13

2013-08-08

ISSN 0280-9796

Bidrag sändes till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer en Spårburen som "värkts" fram under närmare två månader men som det blivit ordentlig fart på först under de senaste dagarna. Beklagat att det blivit ett stort nummer i st f ett flertal (något) mindre nummer under den tid som gått sedan senast, men en strid ström av dokumentationer (bl a "råmaterial" till kommande nummer) och en mängd andra aktiviteter, bl a årets lobbyinsats i Almedalen, har gjort att arbetet dragit ut på tiden. Det finns mer att berätta, så förhoppningen är att snart komma ut med ett uppföljande nytt nummer av Spårburen...

I detta omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med kort information om höstmötet och ett upprop om det fortsatta JTF-arbetet
- Information om händelserna dag för dag under Almedalsveckan
- En artikel om årets arbetslivsmuseibidragfördelning med sökta och beviljade stöd samt kommentarer
- En längre artikel med information från de fyra senaste av Transportstyrelsens branschrådsmöten
- Information från Trafikverket om järnvägsnätsbeskrivningsarbetet
- En kompletterande artikel om FEDECRAIL-kongressens program m m
- Information från ArbetSam om Museimässan 2014, Wikipediautbildningar samt nomineringar till Årets Arbetslivsmuseum (OBS! Senast 2013-08-11!) och Årets Arbetsmyra.

FRÅN STYRELSEN

Höstmötet

planeras äga rum i Örebro 2013-10-12—13. Ännu är det dock inte klart om det verkligen blir en eller två dagar. Vi arbetar på lokal och övriga arrangemang och återkommer!

Ändring i redaktion av JTF

Transportstyrelsen avser att lämna uppdraget för framställande av JTF till de olika operatörerna själva. Man grundar detta beslut i att regeringens direktiv till Transportstyrelsen inte är att ta fram detaljregler för verksamheten, vilket man anser att JTF är.

Om varje operatör tar fram sin egen JTF efter de lagtexter och riktlinjer som fastställts av regering/riksdag och Transportstyrelsen riskerar regelverket på detaljnivå att skilja sig åt från operatör till operatör.

För oss inom veterantågsbranschen kan detta också innebära att det blir svårigheter att som tidigare använda personal från andra "större" bolag, t ex SJ AB, Veolia, Green Cargo etc, i och med att JTF inte ser likadan ut för alla. Alla föreningar måste därför ställa samman sin egen JTF, underhålla den och utbilda i den. Detta ställer stora krav på kunskaper och organisation, och kommer att ta mycket ideell tid i anspråk. Denna tid skulle göra bättre nytta på andra platser inom organisationerna, till exempel för bevarande av järnvägsmateriel eller infrastruktur.

Ett alternativ skulle vara att infrastrukturförvaltaren ansvarar för JTF och att järnvägsföretagen, liksom idag, har hand om de kompletterande regler som beskriver den egna verksamheten.

JHRF vill med detta brev ställa frågan till medlemsföreningarna, om huruvida man anser att detta är ett förslag som ska drivas av JHRF. Vänligen återkom till JHRF med era synpunkter och åsikter i frågan, senast 2013-07-31. (*Brev från styrelsen 2013-06-26*)

JHRF OCH MRO I ALMEDALEN

Allmänt

Här följer texten från den dagbok som fördes under Almedalsveckan 2013-06-28—07-06 – dokumentation av seminarierna kommer i en kommande Spårburen. Under dagarna hände följande (ur red:s dagbok från dagarna):

- Fredag 28 – Skrivaren av dessa rader anländer Hesselby em – vagnens korg då redan målad rödbrun utvändigt och gråvit invändigt – och sätts i arbete med stålborste och skrapa på ramen, följt av rostskyddsmålning.
- Lördag 29 – Målning av vagnens ram rödbrun, vissa delar svart.
- Söndag 30 – Avslutade målning, bygge av nya fotsteg och förberedelse för bygge av ramp. Då kommer lastbilen, 1,5 timme tidigare än väntat, så rampbygget får avbrytas och allt material tas med i eller invid vagnen. När vagnen är på plats fortsätter rampbygget och blir klart efter kl 21 på kvällen. Under detta bygge kommer folk från SVT och talar om att komma förbi nästa dag.
- Måndag 01 - Jobb med att få vagnen klar inför seminarium: städning, installation av ström (leverans från elfirma försenad p g a div missförstånd) m m. Jonas Svartlok, Ragnar Hellborg och Robert Sjö var på seminariet *Vem tar ansvar för kulturarvet* med bl a riksantikvarien Lars Amréus – detta seminarium var mycket intressant. Seminarium kl 11:15 (efter lite strul med bl a projektor) med ca 14 deltagare och viss debatt, se kommande dokumentation. Inför och under seminariet dyker Karin Hübinette med TV-team som tar lite bilder och intervjuar Åke Paulsson utanför vagnen som leder till inslag på SVT Play. Nästa seminarium kl 13:05 samlar ca 16 deltagare och leder till lite mer debatt, se minnesanteckningar. Kl 14:30 har MHRF seminarium *Kulturarv och miljö* på sin plats med tre politiker, Lotta Finstorp (M), Leif (S) och (KD). En del besök under dagen och en del broschyrer gick åt.
- Tisdag 02 – Utrustningen kompletteras något. På morgonen kort besök av Leif Jakobsson (S). Martin Nilsson, AB, dök upp på ERTMS-seminariet som samlade tillsammans 11 personer – som mest. Anders Johansson och Jonas Svartlok träffade Transportstyrelsens GD Staffan Widert på och framförallt efter ett seminarium och hade ett halvtimmenslångt snack med honom om bl a att JTF ska skrivas av operatörerna samt tack för utvecklingen kring avgifterna. Anders Svensson träffar riksantikvarien, Visit Swedens VD och Riksförbundet Sveriges Museers generalsekreterare och lämnar över material till dem och bjuder dem till vagnen. Martin Nilsson återkommer med en AB-fotograf som tar en del bilder på oss invid/i vagnen – leder till artikel på *aftonbladet.se*! På kvällen gemensam middag på *Wisby Hof* med 25 närvarande från ArbetSam, BHRF, JHRF, MHRF, MRO och SÅF – umgänge och snack över organisationsgränserna!

- Onsdag 03 – Artikel över mer än en halvsida (inkl stor bild) i onsdagens tryckta Aftonbladet enligt ovan! Ett nytt seminarium om *Handens kunskap* kl 11—12 i vagnen med (för våra förhållanden) stor närvaro – 20 personer (som mest) – se kommande dokumentation. Ytterligare ett seminarium om *Lagfäst kulturarvsskydd för det rörliga kulturarvet* med Rutger Palmstierna, BHRF, som talare och en något mindre åhörarskara, ca 11 st. MHRF följde upp detta seminarium med en baksättesdebatt med tre politiker från (S), (C) och (M) där även denna fråga var uppe och fick (visst) stöd av politikerna. Platsen besöktes av Magnus Persson, generalsekreterare för Riksförbundet Sveriges Museer och ärkebiskopen Anders Wejryd. Anders Johansson och Jonas Svartlok träffade och talade med såväl järnvägsorganisationsutredningens Gunnar Alexandersson som Trafikverkets GD Gunnar Malm ”ute på stan” i samband med Tågoperatörernas seminariedag. Förhållandevis mycket allmänhet besökte vagnen.
- Torsdag 04 – Fåtal besökare före lunch p g a regn, mera under eftermiddagen. Seminariet *Att bygga ett kulturarv* kl 11—12 samlar ca 10 åhörare. Där efter besök av riksantikvarien Lars Amréus. Vagnen städas ur och körs hem till Hesselby på eftermiddagen (kl 18) – vagnen åter på spår strax efter kl 19!
- Fredag 05 – Tömning och återställning av vagnen, förrådsläggning av Almedalsutrustningen inför nästa år!
- Lördag 06 – Avslutande målning av vagnen och färdigställande takpappskompletteringen. Skrivaren av dessa rader åker hem på kvällen.

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

Riksantikvarieämbetet har fördelat årets bidrag till arbetslivsmuseerna. Av de cirka 200 ansökningar som inkommit får 65 projekt dela på sex miljoner kronor. I år satsas också lite extra på det rörliga kulturarvet, som fartyg och järnvägar.

- Det är viktigt att vi uppmuntrar och ger uppskattning till alla de människor som lägger ner ett sådant gediget arbete vid arbetslivsmuseerna, säger riksantikvarie Lars Amréus.

Vid arbetslivsmuseerna läggs mycket stort ideellt arbete och engagemang ner för att bevara och utveckla den moderna tidens arbets- och industriliv. Museerna drivs i de flesta fall på ideell basis av föreningar och stiftelser som är beroende av stöd för att kunna utveckla verksamheten.

- Efterfrågan på Riksantikvarieämbetets bidrag till arbetslivsmuseer har som vanligt varit mycket stort, mer än 200 ansökningar har inkommit, berättar Ove Bengtsson, som är handläggare på Riksantikvarieämbetet. I år är det totalt 65 projekt i hela Sverige som får dela på de sex miljonerna.

ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

Årets bidragsfördelning innehåller väldigt olika och mångfacetterade verksamheter. En mängd arbetslivsminnen finns representerade. Många av årets insatser kommer att underlätta bevarande av samlingarna, och inte minst bidra till än mer spännande upplevelser för besökarna.

- Ska jag lyfta något särskilt detta år, är det att vi gjort en lite större satsning än tidigare på det rörliga kulturarvet, det vill säga traditionsfartyg och museijärnvägar. En verksamhet som fascinerar många och är synlig i landskapet på ett unikt sätt, säger Lars Amréus.

Så har de lyckliga museerna fått sina brev med besked om fördelningen av projektbidrag till arbetslivsmuseer. I år är det 65 museer som delar på de sex miljoner kronor som Riksantikvarieämbetet fördelar. Det kan noteras att 40 av dessa museer är medlemmar i ArbetSam!

En av årets stora vinnare är *Motala motormuseum* som av RAÄ tilldelats 250 000 kronor till ett sprinklersystem i utställningshallen. Motormuseet har under ett flertal år lämnat in en ansökan om sprinklersystem och för alla er som i dagarna tagit emot beskedet att ni inte tilldelats medel kan det vara värt att notera att det inte behöver vara fel på projektet. Avslaget kan lika gärna bero på att det är så många som söker bidrag. Ett flertal projekt handlar om kunskapsöverföring: *Per Zackrisson*, *Olofsfors bruksmuseum* och *Tobaks- och Tändsticksmuseum* skall alla arbeta med kunskapsöverföring.

En annan glädjande nyhet är att Riksantikvarieämbetet efter mer än tio års bidragsfördelning äntligen skall utvärdera projektstödet. Detta är en utvärdering vi inte behöver vara oroliga för. Det är min fasta övertygelse att utvärderingen kommer att visa att projektstödet är viktigt, kostnadseffektivt och att det behöver utökas. (RAÄ pressmeddelande 2013-06-05, ArbetSam nyhetsbrev 2013-06-11)

Nedan en översikt över vilka järnvägs- och spårvägsrelaterade organisationer/verksamheter/ändamål som sökte och fick stöd.

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
AGJ	Utställnings- och förrådshall (etapp II)	126 000	126 000
BJs	Renovering av golven i de öppna godsvagnarna.	50 000	
DBV	Vagnhall Hybo	315 000	
FAS	Signalställverk Hultsfred	505 000	
FSVJ	Restaurering av personvagn B14 1564	259 000	50 000
GBBJ	S3 91 Återbördande	160 000	
GHJ	Renovering av GJ C 46	50 000	
GHJ	Personvagnsfjädrar	48 000	
JTJ	Renovering av lok nr 8. Del 2	350 000	
JTJ	Kompressor till verkstaden	20 000	
JTJ	Renovering av Byvalla – Långshyttans inspektionsdressin	12 000	
JTJ	Arbetsutrustning arbetsmiljöskäl	av 17 750	
JTJ	Renovering av lokstallstak	30 000	
Jämtlands vägmuseum	Järn Jämtlands Järnvägsmuseum	40 000	

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
KUJmf	En udda dressin för 1093 mm spårvidd	6 500	6 500
KUJmf	Färdigställande av bangård i Köping	671 500	
MfGDJ	Renovering stora vändskivan	350 000	200 000
MfGDJ	Byte av belysning i museum	60 000	60 000
MfMJ	Återställa Bohusläns äldsta järnväg i driftduligt skick	250 000	250 000
Motorvagnens vänner	Projekt 22 sluffas inklusive bevarandeskydd av den renoverande vagnen – inredningen	280 000	180 000
MUMA	Sanering av asbest i spårvagn från Norrköping	75 000	
NGJ	Renovering och uppförande av gruvlave med gruvspel och transportanordning	50 000	
NÅK	Renovering av maskineri BJ 52	51 000	30 000
OBJ	Tubbyte på Polska Loket	13 000	
SH	Projekt säker dressincyklning	60 000	
SkJ	Upprustning av lokstationsmiljö anno 1940	115 000	
SkJ	Dräneringsåtgärder mellan km 111+998 och km 112+643	48 000	30 000
SKÅJ	Installation av belysning på verkstadsspår	31 000	
SKÅJ	Installation av lyftbocker för järnvägsfordon	65 000	65 000
SRJmf	Husgrund med lyftplattor för blivande vagnverkstad	350 000	100 000
SSS	Säkert arkiv för Svenska Spårvägssällskapets handlingar	250 000	250 000
SSS Gävle	Projekt Sätt hjul på Gävle-hundrafyran	125 000	125 000
TJF	Informationsskyltar vid banan – emaljskyltar	230 000	30 000
ÖSIJ	Ny spårstopningsmaskin	100 000	50 000
Summa		5 163 750	1552500

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: DBV = här Dellenbanan AB, FAS = Förvaltnings AB Smålandsbanan, NGJ = Närsen-Grontjärns Järnväg, NÅK = NOHABs Ångloksklubb, SH = Smalspåret i Hultsfred AB och SkJ = här Skånska Järnvägar AB.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 34 ansökningar (färre än föregående år, som genomgående används i jämförelserna nedan) från 25 sökande (också färre) på tillsammans 5 163 750 SEK (mindre). Det största beviljade beloppet är 400 000 SEK, det minsta 6 000,-, medelvärdet något över 92 000,- – ett något högre genomsnitt samt ett likadant största (jfr nedan) och något högre minsta belopp. Antalet beviljade ansökningar minskade något till 65 st.

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området *järnväg* (generöst definierat) omfattat runt 17 % av nyckeltalen för antal ansökningar (en ökning), runt 26 % för beviljat belopp (något högre) och 23 % av d:o ansökningar (en mindre ökning). En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, närmare 1,36 st i genomsnitt (en obetydlig ökning). (Jfr Spårburen 6/12)

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

har red inte fått iväg någon dokumentation från på över ett år, huvudsakligen p g a tidsbrist. Eftersom det trots allt behandlas en del intressant där så kommer här ett antal kortrapporter, koncentrerade på det som kan vara av intresse för museisektorn, från de fyra möten som ägt rum sedan det senast fanns med en rapport i Spår-buren (nr 2/12).

Möte 2012-05-30

ägde rum i Borlänge med 34 st representanter närvarande från branschen och Transportstyrelsen. EU-kommissionen ser över hur **ERA** och dess styrelse ska arbeta i framtiden – f n är det en svag styrelse. Förslag finns om att at en strategi med flerårig verksamhetsplan, ökad delaktighet för intresseorganisationer, ekonomisk utvärderingen av förslagen i verksamhetsplanen, mer av att informera samt en forskningsroll för att stänga öppna punkter i TSD:er. Man avser bilda fler kommittéer för specifika frågor. Det finns dock en fara genom att styrelsen är stor med alla länder representerade och detta kan skapa subgrupper eftersom 7—8 länder är aktiva. Ändringen i reglementet för ERA kan ändra styrelsens mandat, men det är dock oklart i nuläget. Man ska försöka få fram kostnad-/nytta-analys kring dessa förändringar som skulle vara klar i maj (2012), men den har inte setts av.

Ett område som ledde till en livlig diskussion var **branschrådets framtida roll och syfte**. Här framkom att den historiska bakgrunden till dessa möten var att få underlag till svenska ståndpunkter på de europeiska RISC(Railway Interoperability and Safety Committee)-mötena. Men många tyckte att dessa möten också borde vara ett bra tillfälle att ta upp andra frågor som Transportstyrelsen och branschen behöver diskutera. Det fanns synpunkter på den omfattande användningen av förkortningar – dessa bör förklaras (se ovan!; red anm). Det framfördes att det finns en hel del att lära av grannländerna – Norge är man bra på att informera och man har bra möten om vad som förväntas vid tillsyn m m. I Danmark har man just kommit igång med möten kring riskhantering m m men är bra på att ge ut vägledning – ett tips var således att prata med grannländerna. Från Transportstyrelsen svarades att man har kontakt med grannländerna, t ex kring företag som söker tillstånd i flera av länderna. Danmark har utgått från Sverige i sina vägledning – nu kan det vara läge att kolla vad de förbättrat. Det efterlystes och beredningsmöten och påpekades att mycket information att sätta sig in i kommer nära mötena, vilket i sin tur beror på att man är sena med att skicka ut information från ERA/EU. Även att snabbare få minnesanteckningarna från mötena efterlystes. Vilka grupper för samarbete i olika frågor som finns efterlystes också. Det framfördes att representant(er) från Näringsdepartementet också borde vara med för att få med den politiska dimensionen. Även att det behövdes bättre information om vilka frågor som ska komma upp så att man skickar rätt företrädare från företagen. Bildandet av en grupp för att Spår-buren 4/13

titta på förändringar av branschrådet skulle sonderas efter mötet.

En ny föreskrift om **uppgiftsskyldighet för kollektivtrafik** presenterades och diskuterades. Kollektivtrafikföretagen ska berätta om utbudet i passagerarkm, vagnkm och sittplatskm samt utfört transportarbete i passagerarkm och antalet resor. Det visade sig vara oklart vad som egentligen skulle räknas som kollaktivtrafik – det påstods att fjärtrafik (t ex X2000) inte räknades dit, men däremot båtar med säsongstrafik och även museiföreningar. Dessutom ska även de nya **regionala kollektivtrafikmyndigheterna** (RKM) rapportera en hel del, bl a nya aktörer, nya linjer och upphörda d:o. Noterades att det redan förekommer en hel del rapportering till myndigheter och det undrades om inte denna kunde samordnas bättre? Svaret var att det kan vara problem med informationsutbyte mellan myndigheter p g a sekretesskäl och syften. Angående **telematikapplikationer** för gods- (TAF) och persontrafik (TAP) meddelades att fristående järnvägsnät och museifordon skulle vara undantagna. På fråga om det även gällde museitrafik på Trafikverkets spår svarades att det spontant kändes som att även de borde vara undantagna, men man bad att få återkomma.

De nya **4G- och GSM-R**-näten rikserar att **störa** varandra eftersom man (delvis) släppt samma frekvensband, 900 MHz, för dem. Detta riskerar att störa såväl GSM-R:s rösttrafik som ERTMS. Lösningen är att införa frekvensfilter på fordonen. Ett möte om detta avses äga rum 2012-06-04 med Transportstyrelsen, Trafikverket, Post- och Telestyrelsen, Näringsdepartementet och mobiloperatörerna närvarande. Även i Finland, Storbritannien och Holland har man upplevt detta problem. På fråga om vem som betalar för detta var svaret mobiloperatörerna; men hanterandet av problemet måste ske snabbt eftersom införandet av dessa nya 4G-frekvenser kommer fort!

Annex A i TSD ska ändras avseende **ERTMS** – detta träder i kraft 2013-01-01. Baseline 2 ska där kompletteras med Baseline 3 – dessa ska kunna väljas på infrastrukturen. Baseline 3 fungerar på d:o 2, men inte tvärtom – såvida inte endast en begränsad funktionalitet används. Trafikverket funderar på Baseline 3 för södra stambanan, men inget är beslutat. Avsikten är att använda 2.3.0 för Öresundsbron – men Danmark inför Baseline 3. Vid revideringen av **CSM-förordningen** är de största förändringarna är införandet av riskacceptanskriterier och att **underhållsansvarig enhet** införts. ERA och branschen är inte överens om riskacceptanskriterierna – man ska ha workshop om detta 2012-05-29. Den reviderade förordningen kommer att träda i kraft 2013/2014. Även säkerhetsmyndigheterna ska få en **gemensam säkerhetsmetod för tillsyn** som förmodligen träder i kraft 2012/2013. Tillsynsstrategi ska utvecklas, resultat från tillstånd och tillsyn användas, kompetenssäkringssystem införs, beslutskriterier utvecklas och publiceras, samarbetet med andra säkerhetsmyndigheter ska utvecklas samt kanske gemensamma tillsyner utförs. Det skickades med till Transportstyrelsen att använda samma uttryck där det går – det skiljer sig åt en hel del nu.

TRANSPORTSTYRELSENS ...MÖTEN forts

Möte 2012-10-02

ägde rum i Borlänge med 37 st representanter närvarande från branschen och Transportstyrelsen. Angående *störningar på GSM-R från 4G* meddelades att Transportstyrelsen avvaktar ärendet rörande det första filterförsedda fordonet. 2012-10-05 ska det vara ett möte där Näringsdepartementet ska redogöra för aktuellt läge för mobiloperatörerna, Trafikverket och Tågoperatörerna. 2012-11-05 ska det vara ett möte i Lille om interferens mellan GSM-R och publika operatörer där även frekvensmyndigheter, tillverkare, ERA, UIC och EU-kommissionen deltar. Tågoperatörerna önskade delta på mötet. Om *museifordon* som använder de transeuropeiska nätverken (TEN) ska behöva omfattas av *TAP* (se ovan) råder det delade meningar om. Enligt svensk lag är de undantagna, men internationellt är det mer komplicerat – de är undantagna från somt, men inte från annat. Transportstyrelsen har muntligt framfört synpunkten att de ska undantas till EU-kommissionen – utgångspunkten är att de inte omfattas. *TAP* handlar om kommunikationsprotokoll för att utbyta information – man kan behålla sina egna system, men måste anpassa dessa för att hantera protokollet. Angående *branschrådets framtida roll* ska en uppdragsorganisation bildas som ska bestå av en grupp med en representant för Trafikverket, en—tre från (övriga) branschen samt en från Transportstyrelsen. Vilka som skulle ingå i gruppen diskuterades och Tågoperatörerna erbjöd sig att delta med en representant, Anne-Marie Olofsdotter erbjöd sig att representera små och museioveratörer. Gruppen skulle sätta igång med arbetet och presentera resultat vid nästa branschrådsmöte.

Transportstyrelsen informerade om *järnvägspaket 4*, som bland annat innehåller förslag om europeiska järnvägsbyråns (ERA) roll, separation av infrastruktur och operatörer samt fortsatt marknadsöppning inom EU. Marknadsöppningen ska fortsätta, men ta hänsyn till regional trafik m m. EU-kommissionen och -parlamentet vill stärka ERAs roll genom att dessa ska ta över fordonsgodkännandet – det är långsamt, innebär kostnader och är olika bedömningar nationellt nu. Infrastrukturförvaltaren ska dock fortfarande hantera kompatibilitet med linjen – det finns bl a profil i Storbritannien och vinter i Skandinavien att ta hänsyn till. Fordonsgodkännande via ERA kommer att kosta! En arbetsgrupp ska titta på ERAs roll och det finns nu möjlighet att påverka. Angående *uppgiftsskyldighet för järnvägsföretag* enligt den nya kollaktivtrafiklagstiftningen har förslagen remissbehandlats och det har kommit in en hel del synpunkter. Man har tittat på att hämta information från andra myndigheter, men kommersiell trafik behöver rapportera mer. Frågan om definition av kollektivtrafik besvarades med att all järnvägstrafik utom charter räknas.

Man är äntligen överens om översyn av *första järnvägspaketet*, som införs nationellt 2015, med tillgång till kapacitet, definition av vad som räknas som järnvägsinfrastruktur, förstärkt tillgång till tjänster för nya

företag och skyldigheter för tjänsteleverantörer – Transportstyrelsen får ett vidare mandat att se till att de verkligen får tillgång till kapacitet, spår och själva tjänsterna. Tillgång till verkstäder ska garanteras, men verkstäderna ska inte tvingas investera för att kunna ta hand om fler. Det framhölls att det ska finnas undantag för verkstäder för speciell materiel. Banavgifter ska kunna differentieras p g a buller – men ECTS-installation ska kunna få undantag (för att stödja införandet av ERTMS). Infrastrukturministern kallade i slutet av augusti till ett möte om införandet av *ERTMS*, och som resultat av detta har Trafikverket pekats ut som ansvarig för detta. Trafikverket får en samordnande och koordinerande roll, uppdraget omfattar även vad andra aktörer bör göra, man jobbar på med detta, ska beskriva vad som hindrar samt att projektet nu är ett i st f flera. Det jobbas med revision av *JTF*, bl a p g a sammanslagning av TSD konventionell och höghastighetsjärnväg.

TSD Funktionsnedsättningar revideras sedan 1,5 år och man räknar med att den ska börja gälla årsskiftet 2013/2014. Nuvarande detaljerade krav överensstämmer inte med nationella regler. Bredden på ytterdörrar ska ökas från 800 till 1 000 mm. En undran från red om dessa krav ska gälla retroaktivt besvarades nekande, men det finns förslag om att kraven ska utökas till att omfatta befintlig infrastruktur och fordon. EU-kommissionen vill att detta påskyndas och införande planeras i två faser: Fas 1 är en nationell inventering av tillgångar och en nationell implementeringsplan, Fas 2 är en EU-strategi för genomförandet, vilket kan leda att den nationella implementeringsplanen kan behöva förändras. Vid säkerhetsmyndigheternas möte kom en önskan att utöka till befintliga fordon och infrastruktur, vilket regeringen uppmärksammats på – det behövs en kostnads-/nyttoanalys. En förordning om *telematikapplikationer* för gods- resp persontrafik – *TAF* och *TAP* – har antagits av EU-kommissionen. Denna handlar om informationsutbyte via fastställda gränssnitt – befintliga interna informationssystem ska fortsatt kunna användas. Tanken är bl a att kunna följa gods över gränserna och ge möjlighet till bokning av internationella biljetter. Transportstyrelsen framhöll särskilt att det inte finns några undantag för små operatörer och/eller museitrafik, bara en muntlig åsikt från kommissionen att den senare inte ska omfattas. Det föreslogs att ta upp detta senare med FEDERAIL.

ERA planerar ett stort *infrastrukturregister* som ska stadkommas genom att sammankoppla nationella register – det är sin mest utvecklade form ca 120 uppgifter som ska överföras. Registret ska vara klart i maj 2014 och uppgifter ska arbetas in till mars 2015, senare förskjutet till mars 2017 med uppgifter om sidospår senare. De sidospår som inte omfattas av godkännande behöver inte vara med. ERA önskar samordna och införa operativt använda *register* – nu finns det 18 olika. Mot ett ständigt uppdaterat infrastrukturregister har det anförts att de som fått kapacitet på infrastrukturen ska kunna lita på att uppgifterna gäller hela avtalsperioden. En kostnads-/nyttoanalys av operativa register har också efterlysts av ett flertal länder. En handlingsplan för att *minska självmorden* ska tas fram och en förstudie

TRANSPORTSTYRELSENS ...MÖTEN forts

har noterat att effekterna blir minskat lidande, trygghet i järnvägs miljön, minskad sjukfrånvaro för förare, lägre infrastrukturkostnader och mindre förseningar. Föreslagna åtgärder: stängsel (med 6 mil stängsel skulle 80 % av självmorden förhindras), kameraövervakning (kompletterat med avtal med polis eller väktare; störning med högtalare ger få återfall), röjning utefter spårren, information samt skyltning om förbud att beträda spårren. Kameror betalar sig genom att de även förhindrar kopparstölder och klotter.

Möte 2013-01-15

ägde rum i Borlänge med 37 st representanter närvarande från branschen och Transportstyrelsen. Angående **definition av kollektivtrafik** ska den som finns i kollektivtrafiklagen användas: Persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse, omfattar passagerare som transporteras på en linje med tidtabell. Det som inte ska omfattas är beställningstrafik, charter, rundresor, evenemangstrafik, resor där logi eller turism ingår samt där det huvudsakliga syftet inte är transport. **TAP** handlar om utbyte av data via IT och det har inte framkommit något nytt – det finns inga undantag. Vid en fråga till kommissionen om detta ville/kunde man inte svara på det.

Transportstyrelsen har under hösten arbetat med ett förslag till fortsatt **arbetsform för branschrådet**. Man har pratat internt om vad Transportstyrelsen vill med mötena men även efterlyst representanter från branschen. Man fick ihop en grupp med 5 personer, som hade ganska lika syn på detta och som tagit fram ett förslag. Transportstyrelsens behov är att informera, samla in synpunkter, skapa en gemensam bild, forma gemensamma ståndpunkter samt uppföljning av utfall. Områden gruppen behandlat är strategi, engagemang (antal möten och ort för dem), pedagogik och genomförande. Strategin är att dagordningen indelas i uppföljning-aktuellt-framtid. Innehållet baseras främst på interna arbetsgrupper, men mötena ska även vara forum för nya nationella regelverk, RISC blir stående punkt, varje möte ska avslutas med inspel till nästa branschråd (vad ska komma upp nästa gång) samt att det ska kunna vara mellanliggande workshops för fördjupning (för sådant som inte berör alla med fokus på diskussion). Branschrådet används för att fånga upp branschens synpunkter i ett tidigt läge. Engagemang i mötena ska kunna ske genom gästtalare, deltagande från Transportstyrelsens styrelse en gång per år (styrelsen önskar träffa branschen och man kan då lyfta frågor), deltagande från Näringsdepartementet samt bra närvaro (föredragshållare – minst halvdag, Transportstyrelsen – representanter som täcker alla enheters verksamheter under hela mötet samt att branschens representanter ska kunna företräda brett). Pedagogik ska åstadkommas genom utbildningsinsatser, bakgrundsmateriel på webben, samt presentation enligt en fastställd mall: kort bakgrund för frågan, konsekvensanalys, svensk ståndpunkt, omvärlden, tidplan och fortsatt arbete. Man ska även utveckla presentations- och mötestekniken. Ge-

nomförandet är tänkt så att behovet styr antalet branschråd och val av mötesort, en balans mellan antal punkter och tid för dessa eftersträvas liksom balans mellan information och diskussion. Branschrådet ska pågå en heldag, ev mellanliggande workshops lunch—lunch. Tidplaner är att förslaget presenteras här och nu, den nya arbetsformen nästa branschråd, därefter utvärdering.

Arbetet med omarbetning av EUs **första järnvägspaket** går vidare och ska vara införlivat nationellt senast 2015-06-16. En önskan om en presentation om vad järnvägspaketet innehåller ledde till ett förslag om en workshop om detta och ett material att dela ut från denna samt att ta upp vad ERA och RISC innebär. Det finns information om de olika järnvägspaketet på Transportstyrelsens hemsida: det andra handlar om järnvägssäkerhet, driftskompatibilitet och ERA, det tredje om att öppna persontrafik för konkurrens, lokförarkörkort, kollektivtrafik m m. Omarbetningen av första järnvägspaketet berör **konkurrens** genom krav på mer detaljerade järnvägsnätsbeskrivningar, utökad och i vissa fall garanterat tillträde till järnvägsanknutna tjänster samt krav på organisatorisk separering för järnvägsföretag med dominerande ställning som också är tjänstleverantörer. Konstaterades att det finns komplikationer med detta. Angående **finansiering** ska staterna arbeta långsiktigt med infrastrukturen genom fleråriga kontrakt med infrastrukturförvaltarna som ska ha verksamhetsplaner. **Regleringsorganen** får ett utvidgat mandat till att omfatta järnvägsanknutna tjänster, ska vara oberoende i förhållande till andra myndigheter och det blir karantänsbestämmelser (ett år) för personer i ledande ställning. Det ska bli starkare maktmedel och krav på samarbete med motsvarande organ andra länder. Infrastrukturen ska definieras så att den exkluderar privata sidospår. En ny kommitté **SERAC** ska godkänna förslag till ändringar och Transportstyrelsen ska utse svenska representanter i denna.

Transportstyrelsens rapportering till departementet om järnvägsmarknaden har fått en breddad inriktning till resenären/godstransportköparen och man samarbetar mer med andra myndigheter, bl a om en gemensam rapport om flera transportmarknader. En fråga om samarbete med andra stater besvarades med att man tittar på detta – det blir utökad statistik. Anders Sandberg från Trafikverket berättade om verkets nya helhetsansvar för **ERTMS**, som nu ligger samlat under stora projekt. Man ska bedöma vad man själv och vad andra ska driva på EU-nivå. Man vill ha fungerande konkurrens om leverans av ERTMS-utrustning, inför ibruktage av nya ERTMS-sträckor ska det vara väl testat för att minimera störningar och man lämnar ansvaret för utveckling av ECTS-(=ombord-)utrustningen men ser att de nu finns goda förutsättningar för en fungerande leverantörsmarknad. Trafikverket har dock ansvar för att säkerställa en fungerande STM-utrustning (för svensk ATC). Tidplan kommer om ett år och det ska vara ett väl utprovat system innan fortsatt införande, korta inkopplingstider, Baseline 2.3.0d för överskådlig framtid samt påbörjande av **korridor B** norr om Alvesta p g a att avvakta samordning med Danmark. Nu finns ERTMS på Ådals-, Haparanda- och Västerdals-banor-

TRANSPORTSTYRELSENS ...MÖTEN forts

na samt i Gimonäs. I början av 2014 blir det fler leveranser av ombordutrustning. Men först ska funktionen tryggas på Ådalsbanan m fl innan man börjar med korridor B. Man väntas först vara klar i mitten av 2016 med första delsträckan Nässjö—Mjölby. Kring Stockholm C installeras ERTMS någon gång runt 2020. Utrustning till 550 fordon installeras från mitten av 2014 till mitten av 2017. 2013-04-30 planeras ERTMS-planen sändas till departementet – det bli anledning att återkomma på kommande branschrådsmöten.

Mycket i *fjärde järnvägspaketet* handlar om ERAs framtida roll samt marknadsfrågor som inte är kontroversiella i Sverige, men i andra länder. Inför kommissionens arbetsmöten om ändringar i ett antal *TSD för infrastruktur/energi, lok och passagerarfordon, tunnelsäkerhet och telematik för godstransporter* informerade Transportstyrelsen om dessa frågor. Ett krav på automatisk sänkning av strömavtagare vid fel på dessa föranledde red att fråga om det också gällde museifordon, men svaret var att det endast gäller nya och ombyggda fordon – och för hastigheter > 140 km/h. Transportstyrelsen rapporterade om *gemensamma säkerhetsmetoder (CSM) för riksvärdering*, som kräver att granskaren ska ackrediteras/certifieras och en granskningsrapport. Sverige anser att gemensamma risker för "ett dödsfall" eller "flera svårt skadade" måste tas fram. Transportstyrelsen rekommenderar att rösta nej eftersom flera gemensamma riksnivåer är nödvändiga. Trafikverket tänker acceptera förslaget för att bli en få annat infört som kommer med i detta för att sedan arbeta vidare med detta. En undran om vad som händer är att det p g a olika antal röster kan bli ja till förslaget ändå – Transportstyrelsen måste diskutera detta med Trafikverket och departementet.

Angående *krav på ombordpersonal* vill Sverige inte ha licens för annan personal. Angående *Restrail*, kommissionens projekt för minskning av självmord, rapporterade Transportstyrelsen att projektet startade 2011-10-01 och ska pågå i 36 månader. 17 organisationer från 12 länder deltar, bli 3 st forskningscentra. Syftet är att minska självmord och obehörigt spårbehandling, bli för att minska stopptider och kostnader. Minskningen ska bli ske genom att studera mänskligt beteende – den störts vid sitt försök gör inte om det. Man ska även utarbeta nya konstruktioner på fordon och detektorer, förändring av miljön omkring spåren samt testa dessa nya åtgärder. Projektets mål är en verktygslåda med "mjuka" och "hårda" åtgärder. Hitills har ett 40-tal grupper av åtgärder diskuterats, t ex olika belysning på stationer, vitt sken, blinkande och blå belysning samt bevakning i olika former. Vissa åtgärder är mer effektiva än andra, som kameraövervakning, stängsling och åtgärder kring spåren. Ingen enskild åtgärd fungerar om den inte följs upp av andra aktiviteter.

Transportstyrelsen berättade angående *säkerhetsrapport till ERA* att man gör tre rapporter, varav två offentliga. Man tar in underlag från alla verksamhetsutövare i februari och mars och rapporten blir klar 31 Spårburen 4/13

mars. Sändlista omfattar ca 220 verksamhetsutövare (det finns 101 järnvägsföretag och 405 infrastrukturförvaltare med tillstånd) varav 152 svarat – bortfallet gäller kommuner, hamnar och övriga som anser att de är undantagna. Synpunkten att de små tycker att detta är krångligt framfördes samt att Transportstyrelsen borde samarbeta med andra myndigheter – har man gjort något för att förenkla, t ex berätta hur långt man behöver svara om man tillhör grupp 1? Detta besvarades med ett nej, men Transportstyrelsen tog åt sig både av behovet att förenkla och samarbeta med andra myndigheter. Preliminära siffror för 2012 visar att allvarliga olyckor p g a obehörigt spårbehandling har ökat. Man ser behov av ökad datafångst, bli från sjukvården.

Från Euromaint framfördes önskemålet om att få ha *lös GSM-R-utrustning* för att kunna kommunicera med trafikledningen vid växling. Transportstyrelsen (och Trafikverket) tog åt sig frågan. Dessutom hade man synpunkten att det är orimligt att olika krav på *hälsokontroller* vid besiktning av fordon och enligt lokförardirektivet. Transportstyrelsen meddelade att nya sådana regler är ute på remiss. Det meddelades att branschföreningarna Tågoperatörerna, Mobiloperatörerna, Post- och Telestyrelsen, Trafikverket och Transportstyrelsen håller på med störningarna mellan *GSM-R och 4G*. Det har varit ett möte i Lille om detta. Det arbetas på lösningar, nu störning av 4G, vilket ska fungera från 2015. Ett underlag ska lämnas in till Bryssel 2013-01-15.

Möte 2013-05-28

ägde rum i Borlänge med 52 st representanter närvarande från branschen och Transportstyrelsen. Fyra personer från *Transportstyrelsens styrelse* deltog och ordföranden Carola Gunnarsson inledde med att presentera sig, påpekade att det nu handlar om fyra transportslag, att styrelsen haft hjälp med detaljerna från medarbetarna samt att det var bra att få vara med och bli diskutera strategier, särskilt det som berör allmänheten. Det händer mycket nu och är en pågående diskussion om utflaggning av svensk sjöfart, vad som händer med trafikledningen vid små flygplatser, trängselskatter i Göteborg och folkomröstning om detta. Järnväg har visat sig vara väderberoende – vinter och snö, solen och varmare väder ställer till nya problem samt hösten med blöta löv. Transportpolitik är avgörande för samhället och diskussionen om marknadsövervakning är nu i fokus och i lindan – vilken roll har Transportstyrelsen och hur hanteras frågan i diskussion med aktörerna. Hon såg fram mot att följa diskussionerna på mötet. Eva-Carin Hempel berättade att hon är lantbrukare, Staffan Widlert, Transportstyrelsens generaldirektör, tyckte att kontakter med branscherna är intressant och såg fram mot agendan. Jan-Erik Nilsson berättade att han är forskare hos VTI och har långt förflutet hos transportsektorn.

Från LKAB påpekade att man – och andra branschaktörer har haft olika uppfattningar mot Transportstyrelsen och undrade om den senare ska företräda branschen eller ERA? Hur man ska hantera olika uppfattningar och komma till konsensus? Transportstyrelsen svarade att man har pratat med Näringsdepartemen-

TRANSPORTSTYRELSENS ...MÖTEN forts

tet, att man har underlag samt att Transportstyrelsens roll är att bistå regeringen i det internationella arbetet – det säger inte vilken roll man ska spela i ERA, RISC m m. Man ska ta fram och besluta om regler. För Näringsdepartementet är det lättare att hantera frågor om alla synpunkter filtreras genom en samordningsfunktion, och Transportstyrelsen ska ha denna. I rollen ligger att följa ERA arbete med regler och man ska också ta ansvar för att göra analyser efter kontakt med sektorn för att Näringsdepartementet ska få ett gott underlag till regler m m. Inom ramen för ansvaret ska Transportstyrelsen efter samråd kunna framföra de svenska synpunkterna redan under framtagande av regler och innan RIS-mötena för att påverka, efter att identifierat möjliga problem, förankrat dessa med Näringsdepartementet. Detta har även föregåtts av diskussion med branschen och andra myndigheter. Motsvarande behov kan finnas för den nya SERAC-kommittén angående marknadsövervakning, men hur detta ska gå till är inte bestämt.

Från Transportstyrelsens styrelse framfördes angående regleringskultur i marknadsfrågor att erfarenhet av marknadsreglering utöver PTS inte funnits – grunden är att det finns dominerande aktörer, t ex Trafikverkets monopol på infrastruktur. I grunden gäller det att monopolister agerar enligt samhällsnyttan. Transportstyrelsen påpekade att man har flera olika roller som reglerare och regelutvecklare. Det handlar om säkerhets-, ekonomisk och teknisk reglering – det man berättade om från departementet gällde säkerhet. Det är två olika frågor som måste mötas, vilket hanteras mer i fjärde järnvägspaketet. Sverige är för marknadsöppning, men regler angående driftskompatibilitet ger en tillbakagång och ställer delvis marknadsöppningen ur spel och det är viktigt att påverka detta. Styrelseordföranden var lite bekymrad över att inte kunna prata med en röst i EU, därför att detta krävs för genomslag, därför behöver systemet triggas ytterligare och samverkan mellan Näringsdepartementet, Transportstyrelsen m fl utvecklas. Det finns hemläxa för flera där. Från Trafikverket framfördes att en svaghet för alla är att ta fram kostnads-nytta-analyser men också utvecklingsmöjligheter. Det kan handla om avvägning mellan att utveckla infrastruktur eller fordon. Från LKAB framfördes att grundfrågan är om man ska vara Sveriges röst i EU eller EU:s i Sverige? ERA stiftar regler som försvårar och fördyrar för tunga transporter, men man har nu väckt frågan.

Från en som jobbar med små infrastrukturinnehavare, och har pratat med dessa, framfördes att en vanlig reaktion är att det är för krångligt och dyrt. Dessa vill att det tas mer hänsyn till dem vid utveckling av JTF och TSD samt kunna medges undantag från dessa. Detta är dock oklart EU, varför det inte finns tillräckliga möjligheter till undantag. Det har dock blivit bättre med förståelsen. Styrelseordföranden svarade att effektivisering och förenkling är angeläget – möjligheter till förenkling följs löpande av styrelsen, t ex genom att kolla om föreskrifter behövs eller kan skrivas om. Generaldirektören fyllde på med att detta är en utmaning – Transportstyrelsen ger ut mera nya regler än man tar Spårbyrå 4/13

bort och det nya blir mer invecklat. Man har en utmaning med detta och för en liten verksamhet blir reglerna en utmaning. För nationell sjöfart skrivs allt om och blir enklare. Regeringen borde ställa större krav på förenkling. En fråga om hur man ser på spårväg och tunnelbana eftersom det pågår mycket inom detta område besvarades med att Transportstyrelsen håller på att skriva om föreskrifter och bryter ut spårväg och tunnelbana, men det är endast ett mindre förenklingsarbete. Styrelseordföranden svarade att man bör titta på detta. En fråga om det ska vara nationella regler eller för varje landsting besvarades med att i dag där mycket inspirerat av tyska regler och frågan om man ska skapa nationella regler eller ej. Det finns behov av anpassning till trafikförordningen p g a att spårväg byggs ut. Det gäller att anpassa på förordningsnivå så att väg och spårväg kan samordnas – Näringsdepartementet har uppaktats om detta.

Angående *språkfrågan* vid kommunikation mellan förare och trafikledning är frågan känslig – Sverige har förordat engelska som (internationellt) kommunikationsspråk. Tågoperatörerna framförde att lokförarna ska kunna prata språket som gäller på den infrastruktur man kör på, men det är viktigt att driva frågan om gemensamt språk och Tyskland är mest angeläget. Från Trafikverket framfördes att frågan är viktig och vissa länder ligger långt framme i utbildning i engelska, andra har mer kvar, varför det är viktigt att trycka på denna fråga. Det framfördes att det vore lättare om trafikledarna kan prata flera olika språk – det är en idé. Frågan får kvarstå som utestående punkt. Efter mejlväxling har det framkommit *GSM-R inte behövs vid växling* eftersom man ej är i kontakt med tågtrafikledningen – Euro-maint var nöjd med svaret. Vid *senaste RISC och SERAC* hade ett antal *beslut* tagits och *frågor* behandlats: CSM Riksvärdering 402/2013 beslutad 2013-04-30 och man fortsätter med gemensamma säkerhetsmetoder. TSD Telematikapplikationer för gods 280/2013 beslutad 2013-03-22. TSD Godsvagnar är uppdaterad genom 321/2013, beslutad 2013-03-13 och kan tillämpas direkt – denna ändring tar bort många mycket detaljerade regler. En ändring i bilaga 3 i driftskompatibilitetsdirektivet har inneburit att handikappanpassning har tillförts och är beslutad 2013-03-11. En fråga om det var stora ändringar i CSM besvarades att de handlar om hur man ska göra – det är mer att veta hur man ska göra och krav på olika medverkande. Vagnar med stax över 25 ton är nu undantagna, vilket LKAB tackade för.

Transportstyrelsen rapporterade från *SERAC*, som består av olika grupper, bl a nätverket för regleringsmyndigheter där Transportstyrelsen är med och Godskorridorarbetsgruppen där Trafikverket är med. Det är bl a ett forum för reglering av marknaden. Internationella järnvägsfrågor hanteras i flera organ, bl a FN-organet UNECE. Ett antal länder, däribland Sverige, har verkat för större transparens i regelframtagningen och verkar få genomslag för sina synpunkter – det är viktigt att låta länderna vara delaktiga, bl a eftersom det finns mycket detaljer i reglerna som är kostnadsdrivande. Enligt nya regler i *lokfördirektivet* ska de olika regelverken för olika roller vara likalydande, men har

TRANSPORTSTYRELSENS ...MÖTEN forts

man flera roller ska man lokförarreglerna. Detta träder i kraft 2013-08-01. Hörselkraven ska inte vara lika strikta som nu och prövas i en miljö liknande lokförarmiljön. För syn går det att använda linser även man har stark korrektion. Möjlighet till undantag från synkraven finns inte längre, men har man fått undantag enligt de gamla reglerna får man fortsatt undantag. En tänkt certifiering av övrig järnvägspersonal ska avse utbildning av det ingår i TSD Drift, utfärdas av järnvägsföretagen och vara giltig i hela Europa. Formerna för detta är dock inte klara. Transportstyrelsen har synpunkten att det i bilagor till direktivet 2007/59/EG art 33 är precisa krav om hälsa och yrkespsykologiskt. En utredning om gemensamma EU-regler för förarbevis och kompletterande intyg har bordlagts, vilket Transportstyrelsen tycker är klokt – kostnaden är betydligt större än nyttan och stället ska man testa ett säkert sätt för informationsutbyta i höst.

Transportstyrelsen har före årsskiftet fått ca 4 000 ansökningar om **förarbevis**, vilket var fler än man trodde, men dessa ha kanske kommit på att det var avgiftsfritt då... Man har ungefär 500 ansökningar kvar att behandla. Det har utfärdats 22 intyg som utbildningsordnare respektive examinator och ytterligare 5 är under behandling. Man samordnar tillsyn med järnvägsföretagsenheten och startar denna i höst. Reglerna säger att lokföraren ska ha utbildning vart tredje år, vilket ska kontrolleras. Tågoperatörerna meddelade att man har startat ett utbildningsråd för att säkerställa utbildningen, men det är olika längd på utbildningen och yrkeshögskolorna vill bara betala för utbildningen till förarbevis, men det är bara 10 % av utbildningen. Man har träffat yrkeshögskolorna för att få en utbildning om 40 veckor och vill veta vad Transportstyrelsen anser ska ingå i utbildningen – man vill ha anställningsbara lokförare efter utbildningen! Transportstyrelsen svarade att man träffat yrkeshögskolorna och trodde de förstått vad som gällde, men man ställer gärna upp för att trycka på. Tågoperatörerna påpekade att många små operatörer inte kan stå för utbildning och att man gärna vill hjälpa till med en utbildningsplan. Transportstyrelsen meddelade att det nu är klart med examination för förarbeviset – det kan genomföras digitalt på Trafikverkets kontor och det framgår på hemsidan när sådana kan bokas.

Transportstyrelsen berättade om arbetet med **TSD funktionshindre** som nu är detaljreglerad. EU har tillträtt FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionshinder, som gäller all offentlig miljö och alla fyra trafikslag. Den rättsliga grunden är driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG, men reglerna, håller inte måttet, går utanför bestämmelserna i detta direktiv, omfattar även befintlig materiel samt handlar även om assistans och ledsagning vilket redan regleras i tågpassagerarförordningen. Järnvägens regler föreslås för delar av den offentliga miljön och alla stationer och rullande materiel ska inventeras och informationen läggas in i ett tillgänglighetsregister. Det ska finnas med information om parkering, toaletter och hur man tar sig till plattformen – red påpekade att Samtrafiken redan har Spårburen 4/13

denna information. Flera länder, däribland Sverige, har ifrågasatt förslaget till ERA som hänvisar till FN-konventionen – denna har dock inga detaljkrav. Transportstyrelsen tycker att funktionshindrades rättigheter inom järnvägsområdet bör regleras i tågpassagerarförordningen, inte som en del av driftskompatibilitetsdirektivets förordningar. Förslaget från ERA är såväl kostnadsdrivande som lämnar öppet för tolkningsmöjligheter. En fråga om befintliga fordon ska omfattas besvarades med att det beror på den nationella införandeplanen. En fråga om museifordon kan eller ska undantas besvarades med kan, men frågaren framförde att ska är att föredra. Red underströk att just termen museifordon måste användas i formuleringarna, inte museijärnväg(sfordon), för att även museitrafiken på statens spår ska omfattas! Det påpekades att en kostnads-/nyttoanalys måste till, vilket Transportstyrelsen framfört.

Det var en större workshop angående **fjärde järnvägs-paketet** 2013-04-10 och ska vara ett möte om detta 2013-05-29. Det handlar mycket om att lyfta frågor från nationella myndigheter till ERA, vilket järnvägsindustrin tryckt på om för att dagens nationella tillståndshandling kostar dem tid och pengar. Istället riskerar små aktörer, som inte arbetar gränsöverskridande, att drabbas av onödigt höga kostnader för gemensamt europeiska tillstånd. Dessa ska dock kunna få välja om man vill ha tillstånd nationellt eller från ERA – tillstånd ska inte behöva gälla inom hela EU. Det finns också förslag på att järnvägsföretagen ska fatta beslut om fordonens linjekompatibilitet, vilket skulle göra dem till myndigheter... Nu finns en ny skrivning där frågan lyfts från företagen. Det blir även problem med andrahandsmarknaden för lok som det inte finns regler för. ERA ska titta på detta och ta bort regler för korsacceptans. Transportstyrelsen har påpekat för Näringsdepartementet att detta är ett hinder för den öppna marknaden.

Transportstyrelsen meddelade att nästa **RISC-möte** är 2013-06-04—05 och då ska nya TSD lok och passagerarfordon med sammanslagning av höghastighet och konventionell. Fordonskrav för tunnlar flyttas från TSD Lok och passagerarfordon till en Tunnel-TSD. Giltigheten utvidgas till hela EUs järnvägsnät (men fordon för Roslags- och Salsjöbanorna liksom museifordon omfattas ej). Reglerna blir en period frivilliga för arbetsfordon. Det blir öppna tekniska specifikationer, möjlighet ett godkänna specialfordon typ malmtågslok samt tillåter fler fordonsprofiler, axellaster och elektriska spänningar. Järnvägsföretagen måste dock kolla driftskompatibiliteten mellan fordon och bana. Ett arbetsmöte om TSD trafikstyrning och ERTMS har behandlat utveckling av *Baseline 3*, process för godkännande, hantering av radiostörningar från 4G-näten (regeringen har tagit upp frågan och gemensam hantering behövs) samt hantering av kodnycklar (säkerhet mot terrorism). Sverige ändrar införandeplanen för gods-korridor B genom att senarelägga införandet till 2017—2021, men det är problem med att få fordon klara till dess. Dessutom är det problem med Malmö-tunneln som ännu har ATC2-signalsystem. En rapport från **marknadsövervakningen** visar att konkurrensen ökar men att SJ AB och Green Cargo fortsatt är domi-

TRANSPORTSTYRELSENS ...MÖTEN forts

nerande. Kapacitetstilldelningsprocessen skapar konflikter och har ej svarat upp mot önskemålet om samhällsekonomisk lönsamhet.

Angående *Transportstyrelsens strategi för sitt internationella arbete för järnväg* inledde man med att det även avser vägområdet. Ett stort flöde av internationella frågeställningar kommer till avdelningen och man arbetar olika inom denna, t ex avseende beslut om deltagande i arbetsgrupper, intern och extern beredning, beredning mot regeringskansliet m m. Det finns ett förslag om tre nivåer: Den strategiska styrningen hanteras av enhetschefer, den taktiska styrningen hanteras på sektionschefs nivå och sedan tillkommer operativ styrning. När man ska vara med i internationella grupper är på direkt uppmaning av regeringen och efter bedömning tillsammans med branschen. Man ska ha en intern raminstruktion alternativt instruktion från regeringskansliet. Frågans dignitet avgör, intern och extern beredning är en förutsättning och ingår i beslutet att delta i en grupp. Det gäller att driva frågor tillsammans för att få störst genomslagskraft för svenska ståndpunkter. Man ska inventera grupper man är med i, ha skäl för medverkan, beredningsrutiner samt svenska ståndpunkter. Detta ska resultera i ett förslag till förändrade arbetsgrupper, beslutas i avdelningens ledningsgrupp samt genomförande av förändringarna. Med finns också att utveckla branschrådet. Han efterlyste spontana funderingar, vilka saknades...

Det pågår ett *standardiseringsarbete om klimatfrågor* och då särskilt fordon i vinterklimat, där bl a Sverige deltar. Transportstyrelsen ska försöka beskriva vad svenskt vinterklimat kräver och är tacksamma för exempel på vinterrelaterade problem till mejl branschradet@transportstyrelsen.se. Inför nästa branschrådsmöte behöver frågan om *anknytning för små infrastrukturförvaltare* tas upp. Den är inte ny, och nya EU-regler kan påverka dessa orimligt. Vad skulle undantag för dessa kunna innebära? Att inte behöva särskilt undanta, inte tillsyna, inte hälsokrav samt inte godkännas. Andra frågor är gränssnitt mot stora Trafikverkets infrastruktur och vad som händer med järnvägsföretag som använder denna infrastruktur – kanske räcker arbetsmiljölagen? Dessa frågor skickas med till branschen. En del av dessa små infrastrukturförvaltare är även järnvägsföretag, som då behöver två tillstånd. Synpunkterna att kraven, särskilt kring JTF, ska anpassas, inte tas bort, och att dessa inte har någon branschorganisation som kan framföra deras önskemål framfördes. Det framfördes även att det behövs input från de järnvägsföretag som opererar på dessa spår vad de behöver av regler. Avslutningsvis efterfrågades *synpunkter på mötet* och någon tyckte att detta hade varit ett bra möte. Att presentationerna sänds ut några dagar innan mötet och att minnesanteckningarna och ev kompletterande material kommer rätt så snart efter mötet efterlystes. *Nästa möte* planeras till 2013-10-03 på Radisson Blu Arlandia Hotell, Arlanda.

TRAFIKVERKET OM JNB

Information om järnvägsnätsbeskrivningen

Vi tycker att ni ska få bra information om vad som är på gång om järnvägsnätsbeskrivningen och därför skickar vi ut detta till dig. Är det **inte intressant** så svarar du bara på detta mejl med **nej tack**.

Nu finns information om järnvägsnätsbeskrivningen samlad på vår huvudsida <http://www.trafikverket.se/jnb>

Inledningsvis har vi en kort beskrivning om **JNB för nytillkomna läsare**.

Under runriken **AKTUELLT** hittar du information som gått ut under sista tiden. Vill du söka längre tillbaka väljer du länken till vänster **NYHETER** så kan du se alla notiser som vi publicerat. På nyhetssidan kan du även **prenumerera på RSS-flöde** om du klickar på symbolen överst på sidan. Då samlas alla kommande notiser på din dator under RSS-flöde **Nyheter – Järnvägsnätsbeskrivningen** och du kan läsa dem lite kortfattat och även klicka på länken för att få ytterligare information direkt på vår webbplats.

Till höger på huvudsidan finner du även länkar till trafikeringsavtal, avgiftskalkylator, karttjänst, tågplan och Trafikverkets tjänster.

Behöver du kontakta oss finns även dessa uppgifter i högerkolumnen.

Söker du tidigare utgivna järnvägsnätsbeskrivningar finns det länkar både i högerkolumnen och till vänster i menyvalet **ÄLDRE JNB**. Där hittar du gamla sidor för JNB 2012 och JNB 2011 samt originalutgåvorna gällande JNB 2010 och JNB 2009.

Vi hoppas detta ska ge er en mer samlad bild och lättare att hitta på vår webbplats.

Sommarhälsningar

Göran Lundin

Samhälle Kundnära tjänster

goran.lundin@trafikverket.se

Direkt: 010-123 14 18

Mobil: 070-724 62 19

Trafikverket

781 89 Borlänge

Telefon: 0771- 921 921

<http://www.trafikverket.se>

(Mejl från Trafikverket 2013-07-24)

FEDECRAILS KONGRESS 2013

Fortsättning från Spårburen 3/13, där dokumentationen av alla möten och seminarier fanns med.

Allmänt och utfärder

Denna kongress var den tredje som red deltagit i på "allvar", denna gång från första mötet till nästan hela huvudprogrammet. Denna gång deltog åtta svenskar – dock inte alla samtidigt – på olika delar av programmens möten och resor. Det var färre än 2012, men ändå ett hyggligt deltagande med tanke på att det var en lång väg att färdas. För reds del började "äventyret" med resa Stockholm—Köpenhamn—Hamburg—Köln(övernattnings)—Bryssel—Montpellier—Toulouse—Albi 2013-04-09—10 för att kunna vara med på arbetsgruppens möte på torsdagen – mer om detta i Spårburen 3/13. Sedan följde möten m m fredag och första halvan av lördagen (också mer om detta i Spårburen 3/13) följt av en utflykt lördag eftermiddag och kväll och därmed var trevligheterna, i form av resor och besök, igång, vilka för red pågick ända till tisdag eftermiddag 2013-04-16. På onsdag förmiddag startade hemresan för att sedan vara 2013-04-17—19 Rivesaltes—Perpignan—Paris Lyon—Paris Nord—Bryssel—Köln(övernattnings)—Hamburg—Köpenhamn—Malmö (ofrivillig övernattnings; se nedan!)—Stockholm.

Lördag eftermiddag startade konferensens utfärder med buss till Saint Lieux les Lavaur för besök vid och utfärd på *Chemin de Fer Touristique du Tarn*, en 500(!) mm-bana med ångdrift – några av ångloken var tillverkade av Decauville! Historien bakom spårvidden var intressant – turistbanan hade etablerat sig på banvallen till en f d 600 mm-bana, men hade svårt att få tag på 600 mm-materiel och fick i stället överta mycket 500 mm-materiel från en industri som lade ner sin järnvägsdrift. Det fick bestämma banans spårvidd... Efter (sen) lunch i vagnhallen blev det tillfälle till ångtågsåka på den 5 km långa linjen. Efter att vi sett och åkt oss mätta var det dags för buss åter till Albi.

Söndagen var vigd för en långtur som startade med buss till Montauban, där ett dieselloksdraget veteranståg från *Le Train à Vapeur de Toulouse* så småningom dök upp och förde oss till Souillac, där bussar väntade för att ta oss till Martel och en (rejäl!) lunch. Efter en kortare busstransfer till stationen var det dags för en spektakulär ångtågsresa i öppna vagnar (i april – jajamänsan! Men det var över 20 grader varmt...) 7 km på den normalspåriga *Chemin de Fer Touristique du Haut-Quercy* (nästan) till St Denis. Det var ett långt tåg med många resande, bl a några andra grupper utöver oss över 100 personer från FEDECRAIL. Efter någon km i ett jordbrukslandskap åkte tåget in i en tunnel och kom ut på en klipphylla 80 m över det omgivande landskapet! Det stannades för att vi skulle få njuta ordentligt av utsikten. Åter i Martel fanns det möjlighet att titta in på museet (missade red...) och så var det dags att sätta oss i bussarna och åka åter till Souillac och veteranståget för att komma tillbaka till Montauban. Där väntade bussar för att föra oss till Rabastens och en middag. Men vi

var några stycken som dels tyckte att den rejäla lunchen räckte, dels tyckte att ankomsten till Albi skulle bli för sen. Den nye FEDECRAIL Update-redaktören Josef Sabor och hans hustru Susanne hade lyckats räkna ut att det gick en ordinarie buss från Montauban till Albi en stund efter tågets ankomst och biljetter till denna inhandlades av några av oss som på så sätt kom hem flera timmar tidigare än övriga – för red kändes det som resans mest välinvesterade 9,90 EUR!

På måndagen var det dags för ståndsmissig förflyttning med rälsbuss (eller snarare motorvagn) från *Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes* Albi—Toulouse—Narbonne—Rivesaltes, vår nästa basort. Det blev dock ett längre stopp i Toulouse för utfärd med veteranbuss till studiebesök på Airbus-industrierna och depån för stadens nya spårvagnssystem i närliggande Tisseo. Tisdagen förde oss rälsbussarna ut på bibanan till Axat, som på 72 km steg över 500 m i ett spektakulärt landskap med berg, borgruiner, broar, tunnlar och vinodlingar. Det blev även stopp för vinprovning på såväl fram- som återresa. Även om även resten av programmet verkade intressant så fick red bryta här för att på onsdagen anträda återresan för att hinna hem till Sverige och förberedelser för *Tågsläpp* i Krylbo. Hemresan blev dock lite mer äventyrlig än avsett då det dansk/tyska ICE-tåget Hamburg—Köpenhamn gav upp i Vordingborg, varifrån det blev dubbeldäckt regionalståg in till Köpenhamn – en upplevelse i sig, men det innebar att dagens sista X2000 till Stockholm hann gå! Därför fick red improvisera en övernattnings i Malmö och med DSB hjälp ett morgontåg (X2000) till Stockholm... Sammantaget blev det en mycket intressant utfärd med såväl olika snabbtåg i Europa som franska turisttåg.

Kommentarer och reflexioner

Red har tidigare noterat att fransmännen hellre talar om turisttåg än om museitåg och efter att nu ha upplevt dem "live" förstår red varför – det framstod som att man gjorde en hel del kompromisser med det museala för att i stället lyfta fram det "turistiska". Särskilt märktes det på banan Martel—St Denis där man visserligen körde med ånglok men använde sig av ett slags "manövervagn" för att slippa göra rundgång (rundgångsspår saknades dessutom i St Denis men ett sådant verkade vara under byggnad), körde med enbart (egenkonstruerade?) öppna vagnar för att maximera utsikten och hade en entusiastisk guide som pratade så gott som oavbrutet (på franska..) i ett högtalarsystem – denne verkade ha haft sin föregående anställning på Euro Disney! Även på seminarierna lyftes banornas möjlighet att stödja sina regioner turistiskt fram mer än det museala. Å andra sidan är det i turism, inte i kultur, som pengarna finns...

Antalet deltagare blev högre än på föregående års svenska konferens, troligen p g a dels för många bättre förläggning i tiden (= tidigare) och att Frankrike ligger närmare för många. Det blev 144 st som på något sätt deltog (delegater, föredragshållare och/eller resenärer) under de olika aktiviteterna, om än inte alla på en gång – som mest var vi kanske ca 130 st under mötesdagar-

FEDECRAILS KONGRESS 2013 forts

na. Fransmännen verkade ha inspirerats av 2012 års kongress i Sverige med bl a rälsbusstransfer mellan de olika kongressorterna. Det mesta fungerade väl och utfärder och besök var intressanta, särskilt för en föga världsvan person som red. Fransmännens glädje i sena och omfattande middagar blev dock stundtals lite för mycket för några av oss, jfr ovan. Återigen upplevde red att detta med simultantolkningen har sina sidor och det var stundtals svårt att hänga med i tolkningen från franska till engelska...

FRÅN ARBETSAM

Museimässan 2014

äger rum i Norrköping 2014-01-24—25 och har plats för ett tjugotal utställare. Det blir seminarier, möten med turistnäringen, resesugen publik och härligt museifolk. Intresserade kontaktar Torsten Nilsson, 011-23 17 26, torsten.nilsson@arbetetsmuseum.se. (Utskick från ArbetSam 2013-05)

Wikipediautbildningar hösten 2013

äger rum på ett antal orter landet runt:
2013-10-08 Uppsala
2013-10-10 Norrköping
2013-10-16 Stockholm
2013-10-22 Ängelholm
2013-10-23 Skara
2013-10-31 Borlänge

Datumen är preliminära och kan komma att ändras. Upplägget är att kl 10–12 är det möjlighet till studiebesök på värdmuseet, 12–13 lunchtid samt 13–16 utbildning i redigering på Wikipedia. Lite datorvana krävs – man ska kunna surfa på Internet. Anmälan till ArbetSams kansli info@arbetsam.com eller 011-23 17 30. (Utskick från ArbetSam 2013-05)

Årets Arbetslivsmuseum 2013

De som kan nomineras är något av museerna som finns med i databasen på www.arbetslivsmuseer.se och nomineringarna ska vara inne senast 2013-08-11. Skriv motiveringar på max en A4-sida till Årets Arbetslivsmuseum, Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING eller mejla nominering@arbetslivsmuseer.se. (Utskick från ArbetSam 2013-05)

Nominering av Årets Arbetsmyra

Arbetets museum avser att utse Årets Arbetsmyra 2013 för att tacka och uppmuntra alla de kulturarvsbevarare som finns ute hos arbetslivsmuseerna. Nomineringarna ska vara inne senast 2013-10-15. Skriv motiveringar på max en A4-sida till Årets Arbetsmyra 2013, Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING eller mejla nominering@arbetslivsmuseer.se. (Utskick från ArbetSam 2013-05)