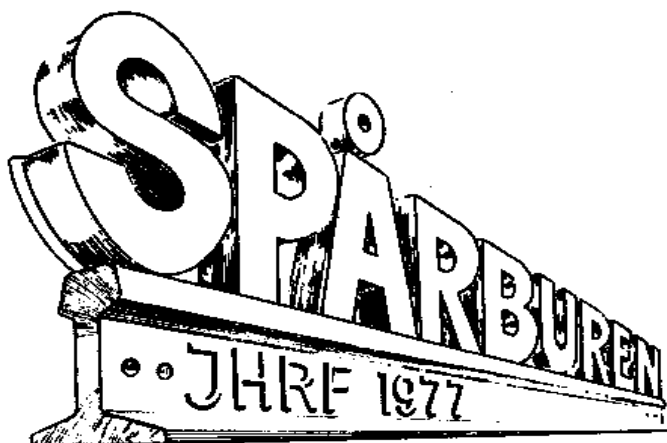


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL



7/14

2014-12-28

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 årets sista Spårburen efter närmare tre månaders uppehåll och med en del smått och gott som hänt sedan senast.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med en vädjan från valberedningen om nomineringar (har tidigare sänts ut av valberedningen), om att JHRF blivit godkänd museiorganisation, om att det blir begränsade möjligheter till Ad Hoc-tåglägen, rapport från Trafikverkets hearing om den nya tågledningsorganisationen, redovisning av ett remissvar, kortinformation om FEDECRAIL-kongressen och d:o ungdomsläger 2015, en vädjan från FEDECRAIL om fler frivilliga till lobbyarbetet samt information från *Postnord* om att Föreningsbrevet upphör
- Ordförandens nyhetsbrev (två st – har ni fått tidigare) med kortrapport om höstmötet, information om stödet till FEDECRAIL ungdomsläger, funderingar om förbättrad information, påminnelser om säkerhets- och utbildningsseminariet (nu genomfört med 22 resp 21 deltagare; red anm), information om en diskussion på höstmötet om målen för JHRFs verksamhet, kortrapport om ThN-mötet i Norrköping 2014-10-16 (jfr nedan!), vädjan om hjälp i JHRF-arbetet och en kortrapport om höstmötets kringarrangemang
- En kortartikel om att Transportstyrelsen ska skärpa tillsynen av Trafikverkets kvalitetsavgifter, d v s förseningsavgifterna
- En rapport från Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte
- En lång artikel med detaljerad dokumentation av Transporthistoriskt Nätverks (ThN) senaste allmänna möte i Norrköping 2014-10-16 (jfr ovan)
- Information från ArbetSam: Kurser 2015, museistatistik 2014, arbetslivsmuseerna på nätet och museidagarna 2015
- En artikel om ett seminarium om den EU-förordningen om dataskydd, som kan göra livet komplicerat för oss medlemsregistratorer (red har den funktionen i SKÅJ).

Spårburen 7/14

FRÅN STYRELSEN

Nominering

Bästa medlem!

Vi skickade tidigare ett mail till er rörande nomineringar till styrelsen i JHRF. VI har fortfarande inte fått in några nomineringar varför vi påminner er om detta. Vill ni nominera nuvarande styrelse för omval så går det bra. Har ni någon annan kandidat går även detta bra. Sista datum för nomineringar är 1 januari 2015. Nomineringar skickas till mejl nominering@jhrf.se

Vi hoppas att snarast höra från er i detta ärende.

Med vänliga hälsningar JHRF Valberedning

Henrik Arvidsson
Morrigan Claesson
Lars Lindström
(Mejl från Henrik Arvidsson 2014-12-17)

JHRF museiorganisation!

Förbundet har ansökt hos Transportstyrelsen att få bli betraktad som museiorganisation och nu har bekräftelsen på detta kommit! Det innebär att även förbundet blir befriat från en del avgifter rörande utbildningsorganisationen och kommer att få åter inbetalade avgifter. (TSJ 2014-2685 2014-10-03)

Begränsad möjlighet till Ad Hoc-lägen

P g a en ansträngd tågplan 2015 och en mängd banarbeten meddelar Trafikverket att det på en mängd sträckor vid ett stort antal tillfällen inte kommer att vara möjligt att söka Ad Hoc-tåglägen. Informationen ska ha gått ut till sökande av tåglägen under T15, men skulle någon sakna denna information så går det bra att vända sig till förbundet, mejladress anders.svensson@jhrf.se, så skickar vi. (TRV 2013/76110 2014-10-30)

FRÅN STYRELSEN forts

Rätt funktion på rätt plats

heter ett projekt inom Trafikverket som ska se över trafikledningsfunktionen. Man eftersträvar bl a att samla trafikledningen ”trafiklagsövergripande” på fyra platser i landet, Malmö, Göteborg, Stockholm och Gävle. Dessutom ska ett nytt systemstöd, NTL, införas så att trafikledningen blir mer enhetlig och – i princip – geografiskt oberoende.

Detta projekt har åstadkommit en utredning som sänts ut på remiss. Man har dessutom kompletterat remissförslaget med att ha hearings på ett antal platser i Sverige. En av dessa ägde rum i Stockholm 4 november och där deltog undertecknad och representerade JHRF.

Under presentationen diskuterades det livligt och bl a framfördes synpunkten att Trafikverket var alldeles för inriktad på ”stuprör” – när det ska samordnas mellan underhåll, planering och trafikledning måste detta upp på GD-nivå! Man var också rädd för en för hög integration mellan väg och järnväg och framförde synpunkten att kundbegreppet inte var tillräckligt väl definierat.

Undertecknad passade på att framföra några synpunkter:

- Trafikledningen missar ibland vad kunden vill – museitågen säljer upplevelser, inte transporter, och i detta ingår stundtals vilken sträcka man åker och då kan en omledning vara förödande.
- Det gäller att ha lokala förhållanden, även sådana som inte gäller växlar och signaler ordentligt dokumenterade om trafikledning ska kunna ske varifrån som helst i landet. Ett exempel är rökdetektorerna på Stockholm S, som kräver speciell körteknik för ångtåg. I princip ska tåget inte köras aktivt utan bara rulla genom stationen och då innebär stopp i signal inne på stationen att brandkåren kommer...
- Trafikverkets avgifter motverkar stundtals effektiv trafikledning. Ett exempel är ett rättidigt museitåg som får frågan om att stå åt sidan för att släppa fram ett försenat SJ 2000 – då drabbas museitåget av förseningsavgift...

Dessa synpunkter utvecklades sedan i JHRFs remissvar, se notisen nedan!

Remissvar och skrivelser

Här kommer ett remissvar som inlämnades i slutet av november:

Remissvar avseende utredningen *Rätt funktion på rätt plats* (TRV 2014/75917)

Inledning

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 32 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

När det gäller den järnvägshistoriska verksamheten utförs denna i grunden av tre typer av organisationer: föreningar som bedriver trafik på egen infrastruktur samt föreningar och Sveriges Järnvägsmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaldat av Trafikverket.

Dessa föreningar räknas av Transportstyrelsen som järnvägsföretag och lyder under (i stort sett) samma regelverk som de ”egentliga” järnvägsföretagen, särskilt då de föreningar som bedriver museitrafik på statens spåranläggningar. Väl ute på spåren fungerar den museitrafik som bedrivs på statens spåranläggningar som vilket som helst av de kommersiella järnvägsföretagens trafik – man delar spårutrymme, behöver ta hänsyn till varandra och stundtals samarbeta. Det som skiljer är syftet med trafiken – ett kommersiellt järnvägsföretag utför transporter, museitågtrafikens ”järnvägsföretag” levandegör järnvägens kulturarv.

Totalt körs årligen ca 200 000 museitågs-km i Sverige varav ca 60 % på statens spåranläggning (2012). Detta ska jämföras med de totalt ca 140 miljoner tågkilometer som utförs per år.

Sammanfattning

JHRF är positiva till det mesta av promemorians beskrivningar och förslag. Förbundet pekar dock på att även förbundet bör tas med som remissinstans när remisser sänds till de andra branschorganisationerna. Förbundet påpekar dessutom att i Trafikverkets kundfokus även bör ta hänsyn till att vissa museitågs-kunder prioriterar vilken sträcka tåget åker, varför omledningar kan vara förödande, liksom att bussersättning inte är aktuellt för ett museitåg – då är det inställd körning som gäller. Förbundet pekar på att det gäller att se till att lokal kunskap inte går förlorad vid centralisering av trafikledningen inklusive möjligheten för vilken trafikledningscentral som helst att leda trafiken på vilken sträcka som helst. Slutligen påpekar förbundet att en del av de avgifter som Trafikverket tar ut kan motverka effektiv trafikledning – att ett rättidigt museitåg som ställer upp på att släppa fram ett försenat ordinarie tåg då drabbas av förseningsavgift känns helt fel.

Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till utredningens beskrivningar och förslag, men undantag för det nedan anförda.

FRÅN STYRELSEN forts

Önskemål att tas med som remissinstans

Förbundet noterar att remissen sänts till ett antal bransch- och intresseföreningar men att förbundet saknades bland dessa – det var genom förmedling av en medlem som förbundet uppmärksammades på denna utredning. JHRF önskar alltid vara med som remissinstans när Trafikverket sänder utredningar på remiss till järnvägens branschorganisationer såsom varande branschorganisation för de operatörer som kör museitrafik på statens spåranläggningar, d v s Trafikverkets spår.

Rapportens punkt 2.3.2 Kund- och användarfokus

Trafikledningen missar ibland vad kunden vill – museitågen säljer i första hand upplevelser, inte transporter. För en del av våra medlemmars kunder är det intressanta vilken sträcka tåget färdas på och då särskilt om det är en järnväg som normalt inte trafikeras av persontåg. Att då med kort varsel omleda tåget till en annan, mer ”vanlig” järnvägssträcka, kan vara förödande för upplevelsen – och därmed betalningsviljan. En annan vanlig komponent är upplevelsen av det gamla tåget som sådant samt möjlighet att äta och dricka gott ombord. Att då föreslå bussersättning är detsamma som att resan måste ställas in...

Rapportens punkt 6.3.3 Trafikledningsområdenas lokalisering

Utredningen föreslår koncentrerad lokalisering till ett fåtal platser i landet och teknisk möjlighet att – med hjälp av det nya trafikledningssystemet NTL – låta vilken trafikledningscentral som helst sköta vilken sträcka som helst. Det gäller då att ha lokala förhållanden, även sådana som inte gäller växlar och signaler, ordentligt dokumenterade om trafikledning ska kunna ske varifrån som helst i landet. Ett exempel är rökdetektorerna på Stockholm Södra, som kräver speciell körteknik för ångtåg. I princip ska tåget inte köras aktivt utan bara rulla genom stationen och då innebär stopp i signal inne på stationen att brandkåren kommer – detta har hänt! I och för sig en bra test av Räddningstjänstens beredskap, men med onödiga samhällskostnader som följd.

Avgifter som motverkar trafikledning

Trafikverkets avgifter motverkar stundtals effektiv trafikledning. Ett exempel är ett rätttidigt museitåg som får frågan om att stå åt sidan för att släppa fram ett förse-nat SJ 2000 så att detta tåg kan få möjlighet att upprätthålla sina anslutningar – då drabbas museitåget av förseningsavgift...

FEDECRAIL-kongressen 2015

äger rum i norra Italien 2015-04-16—22 med Padua som kongressort. Som vanligt är programmet upplagt med arbetsgruppsmöten och kongressinvi-gning torsdag, seminarier fredag, årsmöte med kringaktiviteter lördag förmiddag och sedan studiebesök och utfärder från lördag eftermiddag till onsdag. Det finns dessutom möjlighet att delta i ett tilläggsprogram kring Innsbruck onsdag—fredag 2014-04-22—24. Intresserade kan er-hålla preliminärt program genom att mejla till anders.svensson@jhrf.se (*Meddelande från FEDECRAIL 2014-10-23*).

FEDECRAILs ungdomsläger

Från Sten Erson-Wester har nedanstående notis an-länt:

Eftersom Serbien överraskande hoppat av är Ungern tillfrågad och de funderar just nu. För att spara tid frå-gar jag nu JHRF:s och MRO:s föreningar om ni (som reserv) kan gå in om Ungern också säger nej. Därför sonderar jag nu hos era medlemmar (två till tre ställen) om de kunde ta hand om ca 20 ungdomar i åldern 15 till 24 år 31 juli till 9 augusti 2015. 50 % av tiden bör vara arbete med jobb som behöver göras och 50 % kul-tur och gemenskap. Lägren är i regel underfinansierade p g a en låg deltagaravgift (140 €) som möjliggör för alla oavsett ekonomi att delta.

Frivilliga bidrag samt Fedecrail jämnar dock ut detta i slutändan. Dock förväntas kreativitet av värdförening-arna när det gäller att hitta billiga lösningar (laga mat själva, bo gratis i järnvägens eller spårvägens lokaler o s v). 2007 var lägret i Malmköping, Västervik och Hultsfred. Tänk på att det finns chanser att få gratis jobb utförda som annars inte skulle bli gjorda, av en-tusiastisk arbetskraft.

Tacksam för återkoppling så snart som möjligt, gärna före årsskiftet. Återkom gärna med frågor.

*Med vänlig hälsning, Sten Erson-Wester
ersonw@yahoo.se, tel. 073-982 10 02 (Från MRO-
Aktuellt 10/14).*

FEDECRAILs lobbyarbete

FEDECRAIL efterlyser fler som kan hjälpa till med or-ganisationens lobbyarbete. Man har två vakanser. Det handlar om möten i Bryssel eller Lille/Valenciennes någon eller några gånger per år. FEDECRAIL står för rese- och hotellkostnader. Intresserade kan skicka ett mejl till JHRF, anders.svensson@jhrf.se, så vidare-befordras det till FEDECRAIL. (*Mejl från Livius Kooy 2014-11-26*)

FRÅN STYRELSEN forts

Föreningsbrevens upphör

PostNords tjänst för ideella allmännyttiga föreningar, Föreningsbrev, upphör den 1 januari 2015. Nedan finns svar på bl a vilka alternativ som finns och information om kvarvarande Föreningsbrevsfrimärken.

Varför avvecklas Föreningsbrevet?

- Minskat användande från föreningarna.
- PostNords nya viktgräns från 1 april 2014 på 50 gram gör att merparten av föreningsbrevsvolymerna har samma porto som ekonomibrev 50 gram och dessa tjänster blir i stort sett identiska.

Vilka tjänster kan PostNord erbjuda istället för Föreningsbrev?

Det beror helt på hur försändelserna ser ut, vilket syfte, periodicitet m m. Ekonomibrev ligger närmast Föreningsbrevet. Det är svårt att ge generella råd, varje avsändare får hitta den tjänst som passar föreningen. PostNord hjälper gärna till, kontakta kundservice.

Kan Föreningsbrevsfrimärken användas efter 1 jan 2015?

Ja! Föreningsbrevsfrimärken gäller efter 1 jan som motsvarande frimärken för Ekonomibrev. Det finns heller ingen bortre tidsgräns för att använda frimärken som varit avsedda för Föreningsbrev.

Kan en förening som har kvar kuvert tryckta med Föreningsbrev använda dessa?

Ja, det går bra att använda dessa kuvert för Ekonomibrev om de är B-märkta.

Red:s kommentar: Denna förändring ”triggar” föreningarna till mindre tidskrifter oftare – så att 50 g-gränsen enligt ovan kan användas! (*Postnords faktablad Föreningsbrev 2014-10-23*)

ORDFÖRANDENS NYHETSBRIV

Höstmötet

Under helgen som gick 18 – 19 oktober hölls förbundets höstmöte på hotell Katrineberg i Sködinge. Totalt var 13 av förbundets totalt 35 medlemmar representerade vilket var tillräckligt för att kunna ta ett första beslut om förändringen av stadgarna som diskuterats en längre tid, se separat utskick.

I övrigt var mötet mycket konstruktivt och givande, bland annat diskuterades engagemanget i verksamheten från förbundets medlemmar vilket ledde till en kort ”workshop” för att diskutera vad det är förbundet egentligen skall syssla med, förutom den verksamhet

som redan pågår med lobbying, remissvar och liknande.

När jag tillträdde som ordförande fanns ett uttalat önskemål att ägna mer tid för möte och mindre tid för övriga aktiviteter. En trend som nu förefaller ha svängt. Kanske beror det på att omvärldsbevakningen med uppvaktning av politiker och myndigheter nu är mer rutin än vad det var då.

Under alla omständigheter togs alla de synpunkter som framkom omhand och skrevs ner. Vi lär få anledning att återkomma i frågan.

FEDECRAIL

På höstmötet beslutades att stödja FEDECRAILs ungdomsläger för att täcka en del av det underskott som lägret drabbats av. Samma beslut fattades på förra årets höstmöte.

För att få lite mer insikt i vad det är vi egentligen stöttar hade de två svenska ungdomar som deltog i årets läger bjudits in och gav en kortare presentation.

När vi ändå är inne på ämnet FEDECRAIL; Du har väl inte missat att FEDECRAIL nu fått status som remissorgan till ERA vilket ger alla europeiska museiföreningar möjlighet att påverka redan på EU-nivå. Även detta lär vi få återkomma till.

Information

Som du säkert känner till har förbundet både hemsida och ett nyhetsbrev, Spårburen.

På hemsidan finns, förutom generell information om förbundet, även styrelseprotokoll, remissvar och Spårburen. I dessa nyhetsbrev kommer vi framöver att ibland hänvisa till hemsidan eller Spårburen för den som vill ha ytterligare information i något särskilt ämne eller ärende.

JHRF har nu också en egen grupp på Facebook, gruppen är öppen för alla som är intresserade av förbundets verksamhet och ett bra sätt att få ut information snabbt.

Gör vi rätt?

Har du någon synpunkt på vad du tycker att förbundet borde ägna sig åt eller saknar du kanske något annat? Tveka i så fall inte att höra av dig. Förbundet är till för dig, inte tvärtom. Mina kontaktuppgifter står i sidfoten på det här nyhetsbrevet. Du kan också maila till styrelsen@jhrf.se.

Påminnelse om säkerhets- och utbildningsseminariet

Årets säkerhetsseminarium går av stapeln den 8 – 9 november på hotell Rådmanen i Alvesta.

ORDFÖRANDENS NYHETSREVE forts

Seminarier är kostnadsfritt för JHRF:s medlemmar. Förbundet bjuder på fika och lunch.

Har du inte anmält dig? Kontakta snarast Anders Svensson! anders.svensson@jhrf.se

Det var allt för denna gång.

(Nyhetsbrev 2014-10-24)

Säkerhets och utbildningsseminariet

Påminner igen om ovan nämnda seminarier. Anmälningsslaget är gott, även om det kunde vara betydligt bättre.

Anmärkningsvärt är att ett betydande antal av de föreningar som bedriver trafik inte har anmält någon deltagare och även om det naturligtvis inte är ett tvång att delta så är det mycket lärorikt. Seminarieledare för säkerhetsseminariet är Peter Heller och Peter Sjöqvist. Bäge med lång erfarenhet och kunskap i ämnet.

Ytterligare återkopplingar från höstmötet.

På höstmötet uppstod en spontan diskussion med målet för JHRF:s verksamhet, förutom de branschgemensamma frågor som förbundet driver redan nu.

Ett kortare grupparbete levererade följande synpunkter:

- Fler praktiska seminarier
- Utbildning
- Personalpool/register
- Arbetsgrupper (till exempel säkerhet)
- Medlemsrekrytering/PR
- Effektivare möten
- Mer mellaninfo (så som detta nyhetsbrev, Facebook m.m.)

Har du fler förslag? Hör av dig till undertecknad.

Transporthistoriskt nätverk

JHRF deltar i något som heter Transporthistoriskt Nätverk (ThN) tillsammans med nio andra riksorganisationer inom det rörliga kulturarvet – bil, båt, flyg och järnväg. Torsdagen den 16 oktober hade ThN ett möte i Norrköping där nio av organisationerna deltog.

På detta möte berättade först MRO om sin kamp för att få bort och/eller minska Transportstyrelsens avgifter på museiverksamhet. I den efterföljande diskussionen gav andra exempel från sina områden och MRO lovade att bistå andra med råd. I år var de flesta av organisationerna med på en gemensam plats i Almedalen och alla närvarande var inne på att återkomma 2015. Förhoppningen är att den av ThN (via ArbetSam) bokade platsen ska innebära väsentligt lägre platskostnader för alla.

Mötets huvudpunkt var ett besök av Transportstyrelsens GD. Denna punkt började med att alla närvarande organisationer kort presenterade sig varefter GD presenterade Transportstyrelsen. Vid diskussionen efteråt var bl a inflytandet från jurister uppe liksom att Transportstyrelsen försöker förenkla nationella regler medan de internationella reglerna däremot bara blir krångligare. Undertecknad framförde från JHRF att vår europeiska organisation FEDECRAIL blir representerad i ERA och därmed kan komma in tidigare i regelutvecklingen och att termen *museijärnvägar* används där det i stället borde stå något generellare, t ex *museitrafik*.

I övrigt behandlades fyra samarbetsfrågor mellan ThN och RAÄ samt ThNs fortsatta samarbete.

Nästa möte blir i Norrköping 12 februari 2015. Den fullständiga dokumentationen av detta möte kommer att kunna läsas i nästa Spårburen, nr 7/14. (Anders Svensson)

Känner du dig sysslös?

Allt arbete som JHRF bedriver sker ideellt, precis som i respektive medlemsförening.

Alla som känner att de har något att bidra med på rikspanet är därför mer än hjärtligt välkomna att höra av sig.

Du har väl inte missat...

... att JHRF nu också finns på Facebook?

Höstmötets kringarrangemang

Vid höstmötets diskussion om JHRFs verksamhet – se ovan – framfördes också önskemål om kringarrangemang i samband med mötena. I samband med årets höstmöte ordnade SÅS i all enkelhet en visning av sina stallutrymmen i lokstallet i Katrineholm. Ett tiotal av mötesdeltagarna visades runt av Carl Erik Olsson och Jan-Erik Nilsson på söndageftermiddagen. Vi fick bl a se ångloken B 1364 och E10 1747 samt dieselloket V3 52, där det senare tillbringade sin tid som beredskapsloket just i Katrineholms lokstall! Detta var ett exempel på ett enkelt men intressant besök som kan göras i samband med mötena! (Anders Svensson)

(Nyhetsbrev 2014-11-02)

TRANSPORTSTYRELSENS TILLSYN AV KVALITETSAVGIFTER

Transportstyrelsen har fått ett uppdrag (N2014/3122/TE) av regeringen att redovisa hur man kan effektivisera tillsynen av Trafikverkets kvalitetsavgifter, d v s förseningsavgifterna. Nu har Transportstyrelsen redovisat uppdraget och avser att 2015 skärpa tillsynen av:

TpS ... KVALITETSAVGIFTER forts

- Trafikverkets implementering av kvalitetsavgifter
- Informationskvalitet i rapporterings- och upp-
bördssystemet
- Hur kvalitetsavgiftsnivåer bestäms och vilket
underlag Trafikverket har för detta beslut

Efter 2015 kommer tillsynen i högre grad att riktas mot effekter av kvalitetsavgiftssystemet. Man ska även utföra tillsyn av

- Banavgifter
 - Kapacitetstilldelningsprocessen
 - Trafikverkets operativa trafikprioritering
- (*Järnvägsnyheter 2014-12-10, Transportstyrelsen 2014-12-04*)

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

Möte 2014-10-08

Mötet, som för ovanlighets skull ägde rum i Uppsala, samlade 40 personer. Här kommer lite info som jag bedömer är viktig för oss. Dagordningen, presentationerna, (så småningom) mötesanteckningar m m finns på Branschrådets hemsida under länken:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/branschradet/Moten/Moten-2014/Motet-den-8-oktober-2014/>

Mats Andersson från Transportstyrelsen, som också leder branschrådsmötena, blev vid ERAs möte i juni ny styrelseordförande för ERAs styrelse för tre år framåt. Han kommer att dela sin tid mellan fortsatt arbete på Transportstyrelsen – bl a med att leda dessa möten – och arbete åt ERA. Han kommer inte att fortsätta vara Sveriges representant i ERAs styrelse – det blir troligen Carl Silfversvärd från Näringsdepartementet. Detta år blev det också en ny direktör för ERA, österrikaren Josef Doppelbauer som kommer från Bombardier.

Mats Andersson påpekade att man gärna får höra av sig till honom om relationerna med ERA. Red meddelade honom att den ideella järnvägsbranschen genom sin europeiska organisation FEDECRAIL nu är av ERA godkänd representant och därmed får vara med i arbetsgrupper o dyl.

Vid RISC-mötet togs beslut bl a om att godkänna frekvensfilter för GSM-R-systemet – dessa kommer att behövas fr o m 2015-06-01 och då särskilt för 2W-apparater. Detta kommer att kräva ombyggnad av befintlig tågradio. Det blev ändring av *TSD Buller* med en liten sänkning av gränserna med 1 decibel. Några länder, bl a Tyskland, vill förbjuda gjutjärnsbromsblock och att dessa ska ersättas med kompositbromsblock, som dock slits mer. Detta fick inte gehör – i stället föreslås att detta löses med avgifter. Det kunde också bli aktuellt med förbud nattetid i vissa länder. Red frågade om godsvagnar som tillhör kulturarvet är undantagna och Transportstyrelsen bad att få återkomma om detta. Bromsblocken kommer upp vid RISC-mötet i novem-

ber. Det meddelades att vissa kompositblock (typ LL) fungerar utan ändringar av vagnarna, andra kräver omställning av bromsvärden.

Frankrike önskar krav på certifierade läkare även för övrig ombordpersonal, men EU-kommissionen tycker att befintligt säkerhetsstyrningssystem är tillräckligt – det blir dock tydligare krav på övrig ombordpersonal. På frågan om det blir ett ”ombordardirektiv” svarade Transportstyrelsen att EU-parlamentet önskar införa regler om andra än lokförare i TSD Drift och detta blir föremål för förhandlingar mellan parlamentet, rådet och kommissionen – Transportstyrelsen motsätter sig detta. ERA vill styra upp nationella säkerhetsregler, typ JTF, så att dessa inte står i strid med direktiven. Från Trafikverket påpekade man att EU-kommissionen tycks ha missat att det finns behov av att kunna hantera nationella system, typ ATC, för lång tid framöver (till åtminstone 2035) och det kräver nationella regler. Dessa måste dock vara publicerade i en EU-databas för att gälla (efter 2015) – Transportstyrelsen har sänt det mesta, men det har varit stopp i ERAs system...

Vid senaste SERAC-mötet beslutades bl a om krav på lägsta kreditbetyg för sökande av infrastrukturkapacitet, föranledd av att ”vem som helst” nu får söka sådan kapacitet. En ny *TSD Funktionshindre* träder i kraft 2015-01-01. Sverige hade önskat transportslagsövergripande regler, men nu blir det järnvägsspecifika regler, där bl a stationshusens status blir något oklar. Det finns dock vissa möjligheter att använda lokala standarder och regler. Red frågade om fordon (och anläggningar) som bevarats som en del av kulturarvet är undantagna och Transportstyrelsen bad att få återkomma om detta. Arbetet med att revidera JTF har övergått till arbete med införandet av en ny *TSD Drift*, som är mycket omfattande. Näringsdepartementet vill ha en genomförandeplan till 2014-11-13, som 2014-12-31 ska skickas till EU-kommissionen och övriga EU-medlemmar. En fråga om innehållet besvarades med att det mesta är sådant som nu är JTF-regler – för dessa gäller införande 2016.

Transportstyrelsen hade (liksom bl a JHRF; red anm) lämnat synpunkter på *Ds 2014:21 om införlivande av SERA-direktivet 2012/34/EU* och dessa gick igenom, liksom själva promemorian. Angående särredovisning av intäkter framhöll bl a red att även museitrafik på statens spår ska undantas, liksom museijärnvägar. Det särskilda tillståndet upphör och de som har det måste endera söka om nationellt trafiksäkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg och licens. Det blir i princip bara verksamhet på fristående infrastruktur som kan få nationellt trafiksäkerhetstillstånd – Transportstyrelsen tycker att det också ska räcka för infrastrukturförvaltarnas egen godstrafik. Synpunkten att museitrafik på statens spår borde behandlas som infrastrukturförvaltarnas godstrafik framfördes. En fråga om vad det skulle bli för avgift för licens för de som nu har särskilt tillstånd besvarades med att detta inte är klart än – det kan dessutom bli så att man kan ansöka om säkerhetsintyg utan att behöva ansöka om licens.

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Följande föreskrifter planeras översyn av:

- JvSFS 2007:1 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för järnvägsföretag
- TSFS 2013:43 – Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare
- BV-FS 2000:3 – Järnvägsinspektionens föreskrifter om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten
- TSFS 2011:60 – Transportstyrelsens föreskrifter om förarutbildning m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare
- Ev. föreskrifter som ska tillämpas om regeringens förslag enligt Ds 2014:21 blir verklighet om ett nationellt trafiksäkerhetstillstånd för vissa järnvägsföretag
- TSFS 2013:44 – Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrning och säkerhetsordning med säkerhetsbestämmelser inom tunnelbana och spårväg
- JvSFS 2007:6 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om ansökan om tillstånd för tunnelbana och spårväg
- JvSFS 2005:2 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om spårplanläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur
- JvSFS 2008:9 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om trafiksäkerhetsinstruktion för tunnelbana och spårväg
- JvSFS 2008:8 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om järnvägens säkerhetsbestämmelser vad gäller trafik och arbeten på spår
- TSFS 2013:50 – Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten
- TSFS 2013:52 – Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:61) om hälsokrav m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare
- TSFS 2011:86 – Transportstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg
- TSFS 2011:87 – Transportstyrelsens föreskrifter om olycksrapportering för tunnelbana och spårväg
- JvSFS 2005:1 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om tillträde till järnvägsinfrastruktur
- JvSFS 2005:2 – Järnvägsstyrelsens föreskrifter om spårplanläggningar som inte är järnvägsinfrastruktur
- TSFS 2012:36 – Transportstyrelsens föreskrifter om redovisning av järnvägsverksamhet
- JvSFS 2008:16 – Föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om tilldelning av trafikplatsnamn
- TSFS 2014:53 – Transportstyrelsens föreskrifter om registrering och märkning av järnvägsfordon
- TSFS 2010:115 – Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av spårplanläggning eller fordon för tunnelbana och spårväg
- TSD:er blir förordningar, vilket innebär upphävande av vissa föreskrifter.

En fråga om utbildningsreglerna för olika personalkategorier kommer att harmoniseras besvarades med att Transportstyrelsen ska se över dem för att få dem att harmonisera.

Sex nya EU-förordningar ersätter nio gamla TSD:er – delvis handlar det om sammanslagning av TSD:er för höghastighets- och konventionella banor. De ska gälla på hela EUs järnvägsnät, dock inte för förtortståg, spårväg och tunnelbana på egna banor. Olika tekniska lösningar (typ spårvidd och spänningar) tillåts – det blir en fråga för järnvägsföretagen kontrollera att fordon och infrastruktur stämmer överens. Detta kan lite ses som en start av fjärde järnvägspaketet.

Antal godkända fordon var per augusti 2014 14 075 st, varav 1 093 lok, fördelade på 145 fordonsinnehavare. Transportstyrelsen har även sett förbättringsbehov i registret. Red undrade om museifordon är med vilket besvarades med att det är de. Det fanns ca 1 000 avställda fordon 2013, troligen mest godsvagnar. Även Värmlandståg hade ett avställt fordon... Frågan om vad ett avställt fordon är besvarades med att det är när det markeras som avställt. Det fanns 98 st ERTMS-utrustade fordon, men några fordon saknades uppenbarligen där. Slutsatsen i den rapport om tillgången till fordon som Transportstyrelsen gjort var att ett fåtal aktörer har en majoritet av (drag)fordonen, att fordon finns tillgängliga främst för upphandlad trafik, att det är en standardiserad fordonsflotta samt att fordonens tekniska utrustning kan bli ett hinder.

Transportstyrelsen har, liksom VTI och Trafikverket, fått ett regeringsuppdrag om utveckling av kvalitetsavgifter – Transportstyrelsen ska titta på tillsynen av dessa och lämna rapport till regeringen i november. VTI/Trafikverkets uppdrag ska vara klart i början av 2015.

Från Trafikverket påpekades att det ska göras en utvärdering av det nya sättet att arbeta i branschrådet. Transportstyrelsen svarade att det kanske inte görs på mötet i februari utan på mötet i maj. Man tar med sig att bli duktigare på konsekvensbeskrivningar. Det blev mycket marknadsfrågor på detta möte som väckte mycket frågor och diskussioner. Någon framhöll att branschrådets möten blivit bättre, men efterlyste exempel om hur de olika förslagen kan påverka branschen. Det föreslagna datumet visade sig inte fungera – man återkommer om mötesdatumet (som blir 2015-01-27). På fråga fick red veta att man planerar att ha det årliga deltagandet av Transportstyrelsens styrelse först i maj 2015, d v s två år efter det första besöket. (red 2014-10-08, TpS minnesanteckningar 2014-10-08)

RIKSORGANISATIONS MÖTE 7

Plats: Arbetets museum, Laxholmen, Norrköping

Tid: 2014-10-16 kl 11 – 16

Närvarande:

Dan Borgström (DB), EAA, Lars Cedwall (LC), SFF, Peter Edqvist (PE), ordförande MHRF, Kjell Franzén (KF), EAA Sverige, Lovisa A Grentzelius (LG), samordnare ArbetSam, Ragnar Hellborg (RH), ordförande MRO, Håkan Johansson (HJ), tf ordförande SÅF, Anders Lind (AL), ordförande ArbetSam, Torsten Nilsson (TN), intendent Arbetets museum/ArbetSam, Lars Palm (LP), ordföranden SSF, Rutger Palmstierna (RP), ordförande BHRF, Åke Paulsson (ÅP), kassör MRO, Anders Svenson (AS), kassör SÅF, Anders Svensson (ASv), sekreterare JHRF, Jan Tägt (JT), generalsekreterare MHRF, Catrine Wallheim (CW), kanslissekreterare MHRF.

Deltagande organisationer: Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam, Båthistoriska Riksförbundet, BHRF, Experimental Aircraft Association (Sverige), EAA, Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, Museibanornas Riksorganisation, MRO, Sveriges Segelfartygsförening, SSF, Sveriges Ångbåtsförening, SÅF.

Anteckningar:

TN hälsade välkommen till ThN-mötet och deltagarna presenterade sig, se närvaroförteckningen ovan.

Hur MRO arbetat gentemot Transportstyrelsen

RH presenterade MROs arbete för lägre avgifter till Transportstyrelsen. Han inledde med att sysslar med museijärnväg och där bl a är aktiv som tågklarare och kör rälsbuss. Han berättade en liten historia om en dag när tågklararen i Mariefred tyckte att tiden var inne att skicka iväg tåget. Då kommer en liten tjej som säger att pappa också ska med! Tågklararen svarade att här går tågen i tid! Då kom pappa runt knuten – det visade sig vara kungen och tjejen var Victoria...

Han framhöll att MRO har lyckats rätt så bra. Det hela började med Transportstyrelsens utredning juni—juli 2010 om att införa avgifter vilket skulle bli fantasiavgifter för museijärnvägarna – mer än trafikintäkterna för små museijärnvägar. MRO tillsatte då en arbetsgrupp, bestående av Sven Fréden, Ragnar Hellborg och Björn von Sydow, som började med att distribuera ett förfrågningsunderlag till föreningarna med frågor om ekonomi, bidrag, resandestatistik, antal aktiva, antal dagsverken m m och samtidigt skriva två PM. Det blev medial uppmärksamhet kring detta i augusti 2010 och bl a RH intervjuades. Dessutom uppmanades föreningarna att kontakta sina kommuner och turistbyråer om detta och att endast lösning för fortsatt överlevnad var kraftigt höjda biljettpriiser.

Det blev också riksdagsfrågor från fyra riksdagsmän till infrastrukturministern om detta i augusti 2010 och om vilka åtgärder regeringen avser att vidta så att de svenska museijärnvägarnas långsiktiga framtid säkras.

På detta svarade hon att särskild hänsyn måste tas... MROs utarbetade sedan två PM bl a baserad på statistiken från föreningarna – den första var en beskrivning av banorna och deras verksamhet, den andra handlade om risker och riskminimerande åtgärder. Björn von Sydow lämnade över dessa till Näringsdepartementet och ordföranden i Trafikutskottet. Kopior på dessa PM sändes också till Transportstyrelsen.

Nästa steg blev att Transportstyrelsen i augusti—september 2010 sände ut en remiss om avgifterna från 2011-01-01. Efter den massiva kritiken hade förslaget modifierats, bl a så hade tillsynsavgiften sänkts från 1 400,-/timmen till 500,-/timmen med ett tak på 10 timmar för museiorganisationer. MRO arbetsgrupp sände då ut ett nytt frågeformulär till föreningarna om utbildningsplaner, hur examinator byts, om ansökan av hälsodispenser, antal fordon som registrerats m m. Arbetsgruppen hade en träff med Transportstyrelsen i september 2010 med underlag från sammanställningen av svaren på frågeställningarna. Avgiften för registrering av fordon skulle bli en tung post – men Transportstyrelsen kunde medge undantag från registreringen. Dessutom tog man upp kravet förarlicens, som är ett EU-krav (för gränsöverskridande trafik), som museijärnvägarna inte har behov av. Transportstyrelsen svarade att detta skulle man sannolikt undantas från liksom fordonsregistreringen.

Transportstyrelsen gjorde dock en helomvändning genom telefonsamtal där järnvägsavdelningen meddelade att den juridiska avdelningen sade nej till överenskommelsen. Nytt bud blev att man ska registrera fordonen men förhoppningsvis slippa betala för registreringen. 2010-10-14 kom propositionen om Transportstyrelsens avgifter. Med anledning av denna proposition kom det sex motioner som argumenterade för att museijärnvägar skulle undantas från avgifter. Slutsatsen var att man inte kunde lita på Transportstyrelsen och därför måste lyfta frågan till regering och riksdag. Bl a p g a att det blev mer turer om fordonsregisteravgifterna i november 2010 – beskedet från Transportstyrelsens jurister var att inga grupper får särbehandlas (avseende avgifterna).

I riksdagen fortsatte det med att Trafikutskottet med tillfredsställelse noterade att Transportstyrelsens styrelse godkänt att museijärnvägarna ska undantas från huvudregeln om avgifter enligt självkostnadsprincipen. Riksdagen tog beslut om avgifterna i dec 2010. Därefter blev det ett raskt beslut hos Transportstyrelsen om ändrade föreskrifter, bl a om en registeravgift om 130,-/fordon och år. Denna första period var en lärotid. I en lagrådsremiss om behörighet för lokförare noterades att fristående nät för bl a museijärnvägar kan undantas. Nu startade MRO arbetsgrupp med att samla in uppgifter från föreningarna om trafikintäkterna samt vad fordonsregisteravgiften kostade dem. Det blev debatt i riksdagen i juni 2011 kring en motion inlämnad av bl a Björn von Sydow. Trafikutskottet beslutade att museitrafik på fristående nät skulle undantas från fordonsavgiften.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 7 forts

Transportstyrelsen sände i maj 2011 ut en remiss om avgifterna från 2012-01-01 där museal trafik under 2012 skulle undantas från nya avgifter, dvs de som skulle tillkomma utöver de redan antagna för 2011. Även i propositionen om godkännande av järnvägsfordon undantogs museifordon. Parallellt pågick en längre tid en juridisk process mot Transportstyrelsen med tre föreningar som pilotfall, men denna ledde inte till någon framgång. I Transportstyrelsens regleringsbrev fick man också ett uppdrag att utreda museiverksamhetens avgifter – då skrev arbetsgruppen ett PM till Transportstyrelsen m fl. När sedan rapporten kom analyserades innehållet och arbetsgruppen lämnade sina synpunkter på detta. Näringsdepartementets remiss på denna rapport ledde till ett mycket kritiskt remissvar från MRO. Transportstyrelsen sände så i april 2012 ut en remiss på avgifterna från 2013-01-01, vilket på nytt innebar kritiska synpunkter från MRO. I budgetpropositionen gavs Transportstyrelsen anslag för att undanta museiverksamhet från avgifter, men de struntade delvis i detta.

Enligt Transportstyrelsens styrelsebeslut kunde så museiorganisationer ansöka om temporär befrielse från ett antal avgifter m m. JHRF och MRO ordföranden besökte Transportstyrelsen GD i september 2012 och hade en bra disk med denne. En del frågor fick man svar på direkt, en del andra återkom han om per e-post någon vecka senare. En senare e-post från Transportstyrelsens GD framhöll han att man borde kunna undanta museifordon från registreringsavgiften. I regleringsbrevet till Transport återkom på nytt påpekandet om att använda anslaget för handläggningen av museiverksamheten.

Transportstyrelsens utredning i maj 2013 gav möjlighet att ansöka om att bli betraktad som museiorganisation och Näringsdepartementet sände ut denna på remiss, på vilken MRO svarade att avgiften på godkännande av utbildningsplaner blev kontraproduktivt genom att idéer om förändrade utbildningsplaner med säkerhetsförbättrande åtgärder inte blev av p g a avgiften. I Transportstyrelsens remiss i september 2013 om avgifterna från 2014-01-01 var fordonsregisteravgiften borta för museiorganisationer. I budgetpropositionen som kom i september 2013 stod det bl a att museiverksamhet inte kan rationaliseras. I Transportstyrelsens remiss i maj 2014 om avgifterna fr o m 2015-01-01 saknades förändringar, men MRO klagade om avgifterna på utbildningsplaner. I maj 2014 så meddelade Transportstyrelsen att kravet på avgifter för godkännande av utbildningsplaner försvunnit genom att inordnas i tillsyn av utbildningen, som museiorganisationer redan var befriade från. Han avslutade med att visa en sammanställning över avgifternas utveckling.

Till sist nämnde han en remiss om märkning av fordon med 12 st 18 cm stora siffror på fordonen – museifordonen kan identifieras med de identiteter som de redan anmälts till fordonsregistret. Han kollade i EU-förordningen och där stod att man kan göra undantag. Sam-

manfattningsvis påpekade han att Transportstyrelsen har förståelse för branschens argument.

AS undrade om inte Sverige är alldeles för bra på att följa EU? RH höll med om vi är lydiga. RP hade upplevt liknade oförmåga från Transportstyrelsen att medge undantag, t ex från läckstabilitetskrav. Inom den museala fritidsbåtssektorn har de valt K-märkning som kriterium för möjligheten till undantag från kravet på septiktank, men endast 0,06 % av dessa båtar är K-märkta. Han såg grundproblemet i det saknas lagstiftning om rörligt kulturarv.

KF undrade om museibanorna får sälja biljetter? RH svarade att det får man. KF påpekade att det inte är tillåtet inom flygsidan. LC påpekade angående biljettförsäljningen att man önskar ta upp detta med Transportstyrelsen – har det varit uppe på järnvägsområdet? RH svarade att rätten att sälja biljetter aldrig har ifrågasatts. LC undrade om man kan väcka björnar som sover genom ta upp frågan med Transportstyrelsen och då hänvisa till järnvägsområdet? RH svarade att man aldrig har upplevt något problem med att ta betalt. Vad finns det för argument för inte få ta betalt? KF svarade att det vet han inte. Man kringgår detta genom att erbjuda (kortvariga) medlemskap. LP påpekade att i båt-sammanhang ska man ha civilt certifikat för att få ta betalande passagerare. HJ fyllde på med att biljettförsäljning är kopplad till behörighet på båtsidan – man får köra betalande passagerare med rätt behörighet m m. Hos en förening har man inkluderat 20,- för medlemskap en dag i sina priser för att kringgå detta. SÅF gillar inte detta och vill ha myndighetsinspektion av detta förfarande. JT berättade att biljettförsäljning på bussar har en sits mellan tåg och båt, men reglerna för att ta med betalande passagerare är mycket krångligare och MHRF jobbar med detta.

PE tyckte att det var ett intressant föredrag och påpekade att det även är MHRFs erfarenhet att det är olika åsikter inom Transportstyrelsen. Statusen för olika grupperingar förändras, men jurister och kommunikatör är alltid starka. GD har inte alltid lätt med sina tjänstemän och får inte alltid rätt svar. Han undrade vilken som var den viktigaste komponenten i detta agerande? RH svarade att det var viktigt med kontakterna med Näringsdepartementet och Trafikutskottet – där var man enligt för MROs synpunkter. Delar av Transportstyrelsen hade man också goda kontakter med. PE höll med om att den goda kontaktytan var viktig – det är även MHRFs erfarenhet. RH framhöll att det även var viktigt att få med sig media. TN undrade om man är nöjda med resultatet? RH svarade att det är man och man ska inte fortsätta driva frågan om befrielse från återstående avgifter som godkännande av delsystem och dispenser. LP undrade vad det var för dispens? RH svarade att man måste kolla medicinskt varje år, vid underkänt resultat kan man söka dispens från hälsokrav för 1 400,-.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 7 forts

AL slogs av juristernas och byråkraternas roll – i andra länder har man en friare syn. ASv kompletterade med att JHRF sände en skrivelse till kulturministern som det visserligen inte kom något svar på men som fick igång media igen. KF påpekade att han har insidessyn från myndighetsarbete – den myndighet han arbetade på hade en jurist när han började, när han slutade var det 20–25 personer med juridisk bakgrund. Förut var det de tekniska handläggarna som först utarbetade förslag som sedan gick till juristen för utlåtande, nu arbetar man tvärtom. JT det finns även problem med myndigheternas ekonomer – kring skatter och avgifter. Han exemplifierade med till nummerskyltar skulle det inte skickas med skruvar, men MHRF fick igenom att man kan få med dessa om man önskar det. Men skruvarna försvann ändå... TN konstaterade att det känns skönt att det går att påverka genom att kämpa – han undrade hur MRO ställer sig till att andra ThN-medlemmar frågar om råd? RH svarade att det går bra.

AS påpekade att SÅF inte har varit så på bettet, men har ändå lyckats få bort tillsynsavgiften. I författningen står att museiverksamhet kan undantas, men myndigheterna verkar inte använda detta. ASv framhöll att det måste stå ”ska undantas” för att svenska myndigheter ska våga sig på undantag – står det ”kan” har de ansvaret, står det ”ska” har politikerna och departementen ansvaret... TN undrade om det fungerar med att driva verksamheten genom medlemsavgifter inom flygområdet? LC och KF svarade att kostnaderna är för höga för att detta ska fungera. JT berättade att MHRF fick undan (den medicinska) dispensavgiften på 2 600,-.

KF föreslog att planera in ett möte med Transportstyrelsen nye GD när denne tillträtt. JT berättade att MHRF blivit kontaktade av Näringsdepartementet angående de håller på med en utredning om Transportstyrelsen och undrade om någon av de andra organisationerna också blivit kontaktade om detta? Ingen kunde erinra sig detta. AS meddelade att inom sjöfarten pågår *Projekt Nationella Föreskrifter* (PNF) där SÅF är med i referensgruppen som tittar över alla föreskrifter och även skickat ut enkäter. Detta väldigt bra och tillkommit eftersom en ny chef för flyg- och sjöavdelningen anser att regler ska skapas av en orsak. LP påpekade att ThN tillsammans borde sätta upp gemensamma mål för att som en större grupp kunna arbeta med och mot Transportstyrelsen – det är så SSF försöker göra för sina medlemmar. Man ska tydligen vända sig Näringsdepartementet. RP fyllde på men att man även ska vända sig till Kulturdepartementet.

Almedalen 2015

TN framhöll att det är viktigt att påverka politiker och beslutsfattare och Almedalen är arenan för detta. De flesta verkar rätt så nöjda med årets deltagande och nu gäller det att se framåt. Det är nu sökt politistillstånd för en gemensam plats vilket förhoppningsvis ska påverka prisbildningen. DB framhöll att det är helt nödvändigt att vara med. KF påpekade att 2013 var det inte samma plats, och den platsen var till nackdel, dock blev det Spårburen 7/14

inte mycket fler besökare detta år – närheten till Svenskarnas Parti verkade kanske avskräckande. Han föreslog att profilera platsen mer, t ex genom att locka med en ballong. ÅP berättade att MRO ska fortsätta vara med, men våra frågor denna gång hamnade vid sidan om huvudfokuset på vård, skola och omsorg inför valet. Han framhöll att jämfört med vad som utlovades syntes man inte bättre och det blev inte billigare. Men man kan utveckla detta mot något bättre.

JT och CW meddelade att MHRF var positiva, gärna såg en bättre plats och att det är viktigt att klargöra vilka besökare man önskar. De inbjudna politikerna kom, något allmänhet, men detta är inte viktigt, däremot att inte blev några spontanbesök av politiker – man behöver trafik genom platsen för att detta ska ske. Vid MHRFs tidigare plats invid *Sigyn* blev det bra med folk och spontanbesök. Men vid samma plats som i år kan det 2015 bli många andra utställare i omgivningarna som kan dra folk. LG meddelade att ArbetSam vill vara med, själva deltar mer på andras seminarier och föreslog att tigha ihop deltagandet i ett gemensamt tält. LP berättade att SSF tyckte att det är positivt, men att Almedalsveckan för deras del krockar med allt annat, men ska försöka vara representerade nästa år.

LC berättade att SFF sammantaget är nöjda med platsens utstrålning, avser att ställa upp nästa år och då förhoppningsvis tillsammans med Flygande Veteraner och EAA. En DC3 skulle kunna snurra över Almedalen. RP berättade att BHRF inget hade att visa, ska ha bättre material att dela ut nästa år, tycker att det skulle bli bra med ett gemensamt tält och ska vara ute så mycket som möjligt på de många seminarierna och då gärna tillsammans med andra ThN-medlemmar. Man vill komma med båtar och ha sittbrunnsdebatter. HJ svarade att knökfullt i hamnen, så det går inte...

HJ meddelade att SÅF tror att ett stort gemensamt tält blir mycket bättre och han avser att ha fortsatt kontakt med Region Gotlands Anita Klingvall om platsen. Han vill veta hur de avser att hantera Svenskarnas Parti nästa år och få klarhet i avgiftsdebiteringen. AS framhöll att det bara är (ThN, sektion av) ArbetSam som har gått in som sökande av platsen. HJ påpekade att Region Gotland har två olika debiteringar – liten plats under 25 kvm för 2 000,-/dag och stor plats över 25 kvm för 4 000,-/dag – och denna plats är på sammanlagt 130 kvm. Han ska klara ut hur den betraktas ganska snart. ASv berättade att JHRF är nöjda, bli genom besök av Trafikverkets GD och Branschföreningen Tågoperatörernas VD, och vill vara med nästa år. TN sammanfattade att alla tycks vilja vara med men avgörande för många är om de får RAÅ-bidrag även nästa år. KF meddelade att man inom EAA har ett tält på 6 x 10 m, nackdelen är detta har låg öppning, men man ställer det till förfogande. TN avrundade med att gruppen jobbar vidare med detta och har ett speciellt Almedalsmöte i Norrköping 2014-11-16.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 7 forts

Eventuell uppvaktning av den nya kulturministern

TN påpekade att socialdemokraterna har lovat att satsa på det industriella kulturarvet, men nu är det miljöpartiet som tillsatt kulturministern och man behöver fundera kring detta. PE tror att både ThN och varje organisation behöver uppvakta kulturministern och tala om att man finns. Problemen hanterar man senare och separat. TN påpekade att hon är intresserad av tillgänglighet, och inte bara fysisk dito, och hur man jobbar i kulturfrågor. Han föreslog att man skriver ett brev och önskar träffa henne. JT påpekade att MHRF har en alldeles ny miljöfolder och den kan användas som inspiration.

TN påpekade att det tycks bli fri entré på centralmuseerna (2014-10-17 hade kultur- och finansministrarna en gemensam presskonferens som meddelade detta; red anm) och att regionala och kommunala museer kan väntas följa efter. Det kommer att få konsekvenser när man ska ta betalt på mindre museer och det behövs hjälp att kommunicera detta till allmänheten. KF påpekade att inom flygområdet får man betala för att bedriva verksamheten – man har inte rätt att ta betalt. AS påpekade att hörde om de fria entréerna på ArbetSams seminarium i Almedalen – riksdagsmannen från (S) framförde detta. TN påpekade att det handlar om att ge dem sjukt dåligt samvete och därmed förmå dem att höja arbetslivsmuseibidraget från RAÄ.

PE framhöll att MHRF gör poäng av att man som riksorganisation inte har bidrag och tycker att ThN bara ska driva frågor som är gemensamma för alla. TN underströk att detta handlar om arbetslivsmuseibidraget. RP såg det som rimligt att regeringen kompenserar de museer är avgiftsberoende. PE påpekade att otroligt många politiker ser negativt på det som finns inom motorfordonsbevarandet. TN föreslog att han skriver ett förslag till brev som sänds ut till organisationerna för synpunkter innan det sänds till kulturministern – **beslutades** om detta förfarande.

Transportstyrelsen

RH introducerade Staffan Widlert och programmet för denna punkt. TN började med att presentera **Transport-historiskt Nätverk** (ThN) som har två möten per år på ordförandenivå som avhandlar gemensamma frågor och ger erfarenhetsutbyte. Man anordnar uppvaktningar och hanterar strategiska frågor. På senaste Almedalsdeltagandet framfördes tre gemensamma frågor: *Kulturarvet* – om att det rörliga kulturarvet behöver stärkt bevaranderätt – , *Kunskap* – det behövs kunskap och kunskapsöverföring om gammeldags teknik – och *Besöksnäringen* – att framhålla att det årligen genomförs 10 miljoner besök på nätverkets anläggningar och att de därmed ger ett viktigt bidrag till besöksnäringen.

TN fortsatte med att presentera *Arbetets museum* som är en stiftelse bildad 1991 och fungerar som centralmuseum som anser att föremål från industrisamhället bör bevaras i sin kontext. *Årets arbetslivsmuseum* har utspåraren 7/14

setts sedan 2010 – 2014 blev det *Borgquistiska hattmuseet* i Trelleborg som får sitt pris 2014-11-08. *Årets arbetsmyra* ska synliggöra ideellt arbete, tacka och uppmuntra. Denne får sitt pris 2015-01-23. Museet är beroende av detta gäng för att bevara arbetslivets kulturarv.

AL berättade att *ArbetSam* har 504 medlemsmuseer med tillsammans 7 000 ideellt arbetande. Det finns 1 400 arbetslivsmuseer som tillsammans har 10 miljoner besökare och man försöker synliggöra dessa. Man genomför tillsammans med Arbetets museum en museimässa (2015-01-23—24), kurser m m. Man för talan för arbetslivsmuseerna i gemensamma frågor, utbildar för att ta hand om skolklasser m m och ger ut en manual om detta. 150 000 elever har varit på dessa museer. Man visar på allt detta i Almedalen m m.

RP berättade att *BHRF* företräder 19 organisationer inom samtliga framdrivningsslag – motor, segel och ånga. Man samverkar med *Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar* (MSF) där BHRF fungerar som lobbyorganisation medan MSF riktat in sig åt det museala hållet. BHRF arbetar på att förhindra att det världsunik stora svenska kulturarvet av bevarade fritidsbåtar försvinner. K-märkningen har en låg andel av fritidsbåtarna – det är endast 0,06 % av dessa.

KF från *EAA Sverige* visade ett originalflygplan från 1914 som flyger över engelska kanalen och en del av verksamheten är just detta flygbevarande. Man har 1 400—1 500 medlemmar som har många flygplan varav 100 renoverade historiska plan eller under renovering. Sedan omfattar man även s k *annex 2*-flygplan som är undantagna från EU-lagstiftning och för vilka svensk lagstiftning gäller – man försöker även ha koll på dessa. Man talar också om privatägda och –opererade flygplan – det är en dyr hobby.

ASv presenterade *JHRF*, som är en branschorganisation för de som kör museitrafik på statens spår. Förbundet bildades 1977 och har 35 medlemmar – 33 föreningar (varav 1 ekonomisk). 1 stiftelse och 1 aktieföretag. Medlemmarna är självständiga gentemot förbundet och JHRF är medlemmar av FEDECRAIL (europiskt samarbete), ArbetSam (industrialhistoriskt samarbete) och ThN (transporthistoriskt samarbete). JHRF deltar i Almedalsveckan, utreder ett gemensamt trafik-tillstånd och ERTMS-införandet, har kontakter med departement och myndigheter, bl a genom remissvar. Man genomför *Tågsläpp* – en gemensam informationsdag. Förbundet arbetar med samordnade utbildningsplaner och har en utbildningsorganisation samt erbjuder en gemensam försäkringslösning. Mycket av detta genomförs tillsammans med MRO.

PE berättade att *MHRF* verkar under devisen *För gårdagens fordon på morgondagens vägar* och därför företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige. Man bevakar politiska frågor – bl a genom ett motorhistoriskt nätverk i riksdagen – , sköter kontakter med myndigheter, bl a genom remisser, och organisationer samt har rådgivning och information. Förbundet engagerar 96 000 medlemmar i 175 klubbar för att kulturhistoris-

RIKSORGANISATIONSMÖTE 7 forts

ka kulturarvet ska kunna brukas, bevaras och utvecklas. MHRF grundades 1969-02-01 och är medlem i den internationella organisationen FIVA som har medlemmar i ett 60-tal länder världen över och samlar över 1 500 000 enskilda. Historiska fordon utgör ett kulturarv som drivs helt utan statliga och kommunala bidrag och medlemsklubbarna gör detta kulturarv synligt. MHRF har även startat *Svenskt Motorhistoriskt Arkiv* och har även ordnat utbildning för mekaniker för historiska fordon.

RH berättade att **MRO** genom medlemmarna visar ett rörligt kulturarv som har ca 130 000 resenärer per år, genomför ca 25 000 medlemsarbetsdagar per år, omsätter 18 MSEK/år och saknar regelbundna kommunala bidrag. Banorna har ett antal lönebidragsanställda och erbjuder ett interaktivt museibesök som också bevarar handens kunskap genom gamla arbetsmetoder. MRO får RAÄ-bidrag om 90 000,-/år. MRO-föreningarna, 22 st, har 3 spårvägar, 15 smalspåriga och 2 normalspåriga järnvägar med trafik. Man är fristående från det nationella nätet och bör därigenom kunna ha enklare regler eftersom det är låg hastighet, aldrig farligt gods, inte kör i snöstorm etc, mycket sällan i mörker samt har mycket kunnig och engagerad personal. MRO jobbar på ett förslag till förenklade regler. MRO-verksamheten har trafiksäkerhet som ledstjärna genom egna anpassade trafikföreskrifter, seminarium i trafiksäkerhet och kurser i riskanalys och säkerhetsrevision.

LC berättade att **SFF** grundades 1961-01-08 och nu har närmare 6 000 medlemmar, varav 77 företag/organisationer. Fokus har ändrats från det rent militära flyget till 50/50 mellan civilt och militärt flyg. Man har 14 regioner. Det finns tre andra större flyghistoriska organisationer ÖFS (Kring Flygvapenmuseet) med 1 800 medlemmar, Flygande Veteraner med nu ca 1 500 medlemmar (efter flytt av flygplanet till Västerås) och EAA. Bidrag kan sökas för olika verksamheter, man stöder kunskapsöverföring, medverkar aktivt till insamling m m av flyghistoriskt material, utvecklar samhörigheten mellan olika åldersgrupper m m. SFF ska bl a samverka med myndigheter, företag och organisationer kring flyghistoria och sprida flyghistorisk information till medlemmar och allmänhet.

LP berättade att **SSF** bildades 1976 och har 67 medlemsfartyg och 400 betalande medlemmar. 6 000—8 000 personer seglar och jobbar med fartygen. Föreningen tillser att segelfartygen underhålls med största möjliga hänsyn till deras kulturhistoriska värde och föreningens medlemmar hjälps åt med att bevara och föra vidare kunskapen om segelfartygens manövrering, handhavande och underhåll. Man ska stärka och stödja medlemmarna i deras engagemang, informera och intressera allmänheten om fartygen samt försöka påverka myndigheter och politiker både nationellt och internationellt om bevarandet av Sveriges flyttande kulturarv. Föreningen består av fem sektioner och Beckholmens dockförening. Man försöker få yngre medlemmar.

HJ berättade att **SÅF** borde vara ett förbund eftersom föreningar organiseras. Man har 40 medlemsfartyg och 300 medlemmar utan båt. SÅF jobbar med kunskapsöverföring, t ex genom att anordna kurser, lever av medlemsavgifter och ett bidrag från RAÄ. Kurserna handlar om kunskapsöverföring och säkerhet. Ångbåtarna har svårt att anpassa sig till dagens regelverk. AS fyllde på med att PNF (se ovan; antecknarens anm) är väldigt bra – nu får SÅF vara med och arbeta med dessa regler. Det gäller att fatta att man lever i ny värld. Bemanningsreglerna är det också på gång förändringar kring och där man också får vara med.

Staffan Widlert berättade något om **Transportstyrelsen**: Myndigheten startade 2009 och har verksamhet på 20 kontor på 13 orter. Huvudkontoret, luft- och sjöavdelningen finns i Norrköping, i Borlänge finns väg- och järnvägsavdelningen samt i Örebro vägtrafikregistret. Myndigheten har sammanlagt 1 700 anställda. Man har myndighetsutövning genom att ge ut ca 200 föreskrifter per år, utfärdar tillstånd, utövar tillsyn samt sköter register. Dessutom pågår marknadsövervakning (att hålla koll på bl a att avregleringen fungerar) och uppörd (av fordonsskatt, trängselskatt m m). Transportstyrelsen är resultatet av sammanslagning av flera (delar av) andra myndigheter och ska arbeta trafikslagsövergripande. Detta är väldigt nyttigt genom utbyte av kunskaper mellan trafikslagen, men det finns en risk i och med att regelmänniskor samlades på ett ställe och att man inte bromsar regelutvecklingen. Regeringen är uppdragsgivaren och myndigheten är ett verktyg för att genomföra politiken. Regeringsbytet blir troligen inte av någon betydelse för museisektorn. Angående detta med självständiga myndigheter och ministerstyre påpekade han vid internationellt arbete är man en del av regeringen.

Strategin för att nå regeringens mål är: en helhetssyn genom avvägning av alla mål (tänkte säkerhet så man bortsåg från pengar), jobbat på att ta hänsyn till kulturarv, stimulera dynamiska transportmarknader, att det internationella arbetet ska leda till genomslag för svenska ståndpunkter (komma in tidigt i EU-arbetet), få en enklare vardag för medborgare och näringsliv (sjöfartsregelverket var föråldrat), regelverken ska underlätta teknikutvecklingen (komplikationer för kulturarvet; mycket kring bilteknikutvecklingen och eventuella krav på att denna nya teknik ska vara installerad i fordonen), regelverket ska förenklas, riskbaserad tillsyn (koncentrera tillsynen där det finns problem), kostnads-effektiv verksamhet (hushålla bättre med pengarna – man behåller inte avgifterna själva utan de går till statskassan) samt blicka framåt (vara proaktiva och har därför fått rekrytera nya kompetenser).

Heta frågor är utflaggning av verksamheter (inom sjö- och luftfart), tillsyn av kör- och vilotider (krångligt EU-regelverk), avgifter för utländska vägfordon, 4G och järnvägens signaler och telefoner (överlappande frekvensband ger behov av att installera filter – tågtrafiken kan stanna nästa sommar), godkännande av *Norra Länken* samt migrering av stordator (kräver stopp på verksamheten i ett halvår 2016). Han tycker teknikhistoria är kul och önskar att man ska komma med konkreta förslag till förbättringar för kulturarvet. Exempel-

RIKSORGANISATIONSMÖTE 7 forts

vis *Skärgårdsredarna* har fått stort genomslag för sina synpunkter genom att komma med bra underlag.

LC noterade att uppgiften är att genomföra regeringens politik, men kan myndigheten ha synpunkter på regeringens politik som experter? Staffan Widlert svarade att man har bra sådana möjligheter – han har regelbundna dialoger med Näringsdepartementet. LC undrade om myndigheten då får vika sig? Staffan Widlert svarade att om de vill så, men kunskap är makt. Ofta är det nära samarbete mellan myndigheter och departement.

PE undrade om Transportstyrelsen liksom Näringsdepartementet har siffersatt effekten av enklare regler? Staffan Widlert svarade att regeringen har haft siffror på administrativa kostnader för pappersarbete, vilket är bagateller. Man har tittat på om det blir fler eller färre regler och man har lyckats ta bort några regler, men det har inte varit lätt. Man har däremot lyckats göra något enklare nationella regler, men internationella regler blir inte enklare.

ASv berättade att FEDECRAIL, den europeiska organisation som JHRF och MRO är medlemmar i, har blivit godkända som representant i ERA och därför kommer att kunna delta i de olika arbetsgrupperna som håller på med regelutveckling på EU-nivå. Han lyfte också fram att de flesta föreskrifter och förordningar använder termen *museijärnväg*, som per definition inte omfattar museitrafik på statens spår, vilket är den huvudsakliga verksamheten bland JHRFs medlemmar. Detta förekommer även då man av sammanhanget kan se att det egentligen är museitrafik på statens spår som avses, trots att denna då faktiskt exkluderas. JHRF kämpar därför för att korrekt terminologi ska användas, t ex *museifordon* och *museitrafik*. Staffan Widlert svarade att det är riktigt att komma in tidigt och att Transportstyrelsens avsikt är att ha funktionsbaserade regler, men att det snarast handlar om detaljerade regler internationellt.

KF berättade att han inifrån har sett ökningen av myndighetsverksamheten inom luftfart och att man fick uppdrag att förenkla regler, men hade ansträngt sig utan lyckas – har man då fått rätt direktiv? Det kanske bara var en timdebiteringsfråga... Staffan Widlert svarade att bekymret för regelmänniskor är att tänka annorlunda, men inom sjöfarten tänker man just annorlunda och det är en process inom myndigheten att få till detta. KF påpekade att andan att tänka själv har beskurits. Han hade ett exempel om att hämta en SAAB-flygplan från utlandet, men får inte genomföra den ändring som skulle behövas för att kunna genomföra denna hämtning. Staffan Widlert svarade att de internationella reglerna har blivit mer och mer tvingande. Inom sjöfarten har tolkningen legat på den enskilda inspektören, vilket varit både bra och dåligt – regeltillämpningen måste bli mer enhetlig.

KF fortsatte med att det ska vara modern utrustning som inte med nödvändighet påverkar säkerheten. Staffan Widlert svarade att kan man se hur man kan göra annorlunda så kan det ändras – inom järnvägsområdet har man jobbat med detta. Man kan diskutera detta. KF man kan lösa problemen genom att ha användningsbegränsning. RP framhöll att möjligheten till och kravet på K-märkning är problemet. I uppdraget från regeringen stod det att Transportstyrelsen skulle hitta undantagsmöjligheter för äldre fritidsbåtar och man hittade då inte lagstiftning som kunde stödja undantag eftersom kulturarvslagstiftning för rörligt kulturarv saknas. Inte heller läckstabilitetskravet kunde skötas genom kulturarvsundantag. Staffan Widlert svarade att han får återkomma om detta...

TN undrade angående framtiden om han hade några goda råd om hur vi kan överleva i de nya tekniska systemen? Staffan Widlert svarade att det gäller att ha konstruktiva och välgrundade förslag och man behöver också tänka efter själva kring vad den tekniska utvecklingen innebär. Delar av infrastrukturen kan bli reserverat för fordon med de nya systemen. AS berättade att man fick störningar i mikrovågsugnen från 4G! Han undrade om möjligheten till om undantag från avgifter genom synnerliga skäl tillämpats? Staffan Widlert svarade att det troligen endast använts sparsamt, eftersom myndigheten ska avgiftsfinansieras.

PE undrade angående avregleringen av besiktningmarknaden att Transportstyrelsen har skrivit reglerna, *Swedac* kollar utövarna samt enskilda besiktningmän blir räddare att göra fel och även Transportstyrelsens tjänstemän har blivit räddare att avgöra något själva, utan vill förankra sina beslut hos chefer o s v. Staffan Widlert svarade att besiktningmännen blir räddare ser han som naturligt, men när det gäller de egna tjänstemännen finns det inget som gör att det skulle behöva vara så. Man får kritik från regeringen att starka experter styr för mycket och att cheferna ska vara mer självständiga. En erfarenhet från tiden före Trafikverket var att tjänstemännen från Vägverket var egna små vägverk men att Banverkets medarbetare skulle fråga Banverket först...

AL påpekade att det finns en stor enighet om att bevara kulturarvet och han framhöll MRO arbete som förhindrade att verksamheter fick stängas – detta är en risk som måste hanteras. Staffan Widlert svarade att det var väldigt nytt för myndigheten att behöva ta in avgifter och därför var det viktigt att det agerades när det blev fel. AL påpekade att därför var agerade MRO viktigt. Staffan Widlert framhöll att det är viktigt att kolla vad som är på gång och agera själva. JT påpekade att myndigheter har kunskapsövertag och MHRF har lyft många frågor och har diskuterat med Transportstyrelsen om att delaktig information på hemsidan fortfarande är fel – de egna medlemmarna kom inte med. Staffan Widlert svarade att han inte har något bra svar på detta. RP framhöll att i Transportstyrelsens instruktion finns målet att verka för världens modernaste transportsystem, miljöpolitiska mål men inte något kulturarvsmål. Staffan Widlert svarade att han anser att det ingår i de mål man har.

RIKSORGANISATIONSMÖTE 7 forts

TN undrade efter att Staffan Widlert lämnat mötet om detta var bra och om ThN ska syssla med detta? Flera tyckte att denna del av mötet var bra!

RAÄ och de fyra samarbetsfrågorna

TN påpekade att ThN har enats om fyra frågor att driva tillsammans med RAÄ och han har skickat dessa tre gånger utan att få någon reaktion. LP m fl föreslog att ringa riksantikvarien och fråga om det kommit fram. TN svarade att han återkommer när han hört något. JT berättade att han var med på ett seminarium där RAÄ arbetslivsmuseibidragshandläggare var med och denne sade att han kanske inte är kvar och att man funderade på att även möjliggöra för stat, landsting och kommuner att kunna söka arbetslivsmuseibidrag.

ThN och fortsatt samarbete inkl logo

RP påpekade att man förra gången talade om att tillsätta en juristkommission som tar fram förslag till lagstiftning kring det rörliga kulturarvet. Han delade ut papper kring hur en sådan skulle kunna jobba och detta är skrivet ett BHRF-perspektiv varför man ska ta det för vad det är. Han föreslog att man tar ett SKYPE-möte när detta har diskuterats i respektive organisations styrelse. TN undrade hur fort man ska återkomma? RP föreslog före jul. PE föreslog att avsätta tid för det på nästa möte. RP föreslog att först ha ett SKYPE-möte för att bearbeta förslaget. JT berättade att han läst förslaget och såg två saker att fundera kring: Det som skrivs i punkt 6 är på tvärs mot hur man tänker om detta inom MHRF – denna typ av regler leder fel. Dessutom ska man inte utgå från befintlig lagstiftning utan tänka vad som behövs för det rörliga kulturarvet. RP svarade att något slags kvalifikationskriterier behövs och de behöver var transportmedelsspecifika. De föreslagna kan vara bra för just BHRFs medlemmar. Man måste visa motiven för stärkt bevaranderätt och måste kunna relatera till befintlig kulturarvslagstiftning.

HJ önskade avsluta med något om logon – han har försökt marknadsföra logotypen och fått spontana reaktioner att den befintliga var bra och att man vill ha den. Målsättningen är att få den på 250 000 fordon! LP påpekade att ThN också måste ha gemensamma mål. TN föreslog att skicka med frågan om logon. HJ framhöll att det även behöver skickas ut en ”affärsplan”.

Nästa möte

Beslutades att anordna nästa möte 2015-02-12 i Norrköping kl 11–16.

Avslut

TN avslutade med att det är fantastiskt att ha så många roliga frågor att jobba med varpå mötet slutade kl 16:05. (Red 2014-10-16)

FRÅN ARBETSAM

Kurser 2015

1. Lilla museiskolan. Är man aktiv på ett arbetslivsmuseum måste man kunna det mesta. Kursen riktar sig till er som vill utveckla ert intresse i museipedagogik, marknadsföring, föremålsvård, vård och utveckling av ett arbetslivsmuseum, hur man bemöter besökare samt hur man kan bygga kostnadseffektiva utställningar. Lilla museiskolan genomförs i samarbete med Qvarnstensgruvan, Riksutställningar, SENSUS, Statens försvarshistoriska museer, Teknikland samt Tekniska museet. Lokal samarrangör är arbetslivsmuseet på respektive ort. Kursavgifterna är subventionerade. Skoindustrimuseet, Kumla, 14-15 mars. Museum och Arkiv på Kivik, Kivik, 17-18 april. Bläse Kalbruksmuseum, Bläse, 9-10 september. Teknikland, Östersund 9-10 oktober.

2. Drift skötsel och underhåll av ångpannor.

Konferensen syftar till att ge deltagarna utökad kännedom och förbättrad kunskap i drift och säkerhet kring ångpannor. Under konferensen så kommer vi specifikt att genomgå hur viktigt det är att drifthållaren har kunskap i behandling av matarvattnet samt på vilka sätt man kan behandla matarvattnet med bl a kemiska tillsatser. Konferensen avslutas med att ge de deltagare som önskar möjlighet att köra stadsmuseets ångmaskiner. Konferensen arrangeras i samarbete med Eskilstuna stadsmuseum och Sveriges Ångbåtsförening. Plats: Eskilstuna Stadsmuseums Ångmaskinhall, Eskilstuna 9-10 januari

6. Förbättra tillgängligheten på ditt museum. Är ditt museum tillgängligt? Vill du lära dig mer om hur man kan tillgängliggöra sitt museum? Vi erbjuder här en endagskurs där vi tittar närmare på hur man kan göra lokaler mer tillgängliga. Föreläsning och workshopen. Kostnad: Kostnadsfritt Tid: 11-16

- 15 april - **CTH-fabriksmuseum**, Vattugatan 3, Borlänge
- 27 april - **Tändsticksmuseet**, Tändsticksgränd 27, Jönköping
- 9 sept - **Gällivare museum**, Storgatan 16, Gällivare
- 14 sept - **Repslagarmuseet**, Tågviksgränd 446, Älvängen

8. Wikipedia-redigering. Arbetslivsmuseerna finns numera på Wikipedia. Finns ditt museum där? Vi erbjuder här en kurs där du får lära dig att lägga upp och redigera material på Wikipedia. Förkunskaper: Lite datorvana. Du skall kunna surfa på internet. Det behövs inga komplicerade program. All redigering kommer att ske i webbläsaren. Kursen är i samarbete med Arbetets museum, Wikimedia och ABF. Kostnad: Kostnadsfritt men deltagarna betalar själva för lunch. Tid: 11-16 Kristianstad ABF, Kanalgratan 94, Kristianstad 21 januari Trollhättan ABF, Industrigatan 1, Trollhättan 28 januari Norrtälje ABF, Galles gränd 5, Norrtälje 4 februari Luleå ABF, Stationsgatan 57, Luleå 11 februari

FRÅN ARBETSAM forts

9. Söka pengar konferenser. Pengar – en viktig del av kulturarvsbevarandet. Har ni en idé ni vill förverkliga? Något som måste lagas? En räkning som skall betalas? Lär mer på vår Söka pengar kurs för arbetslivsmuseer. Kurserna är gratis. Pris för lunch och kaffe tillkommer. Tid: 11-16. Vid kursen på Nymans vänner i Uppsala erbjuds visning av museet kl 10-11. Bergstugan Fröå, Fröå gruva; 2 februari Stiftelsen Gamla Bankgården i Vrigstad; 12 februari i samarbete med Hillefors grynkvärn; 13 februari, Plats: Nääs slott, Västra Götaland; Nymans vänner, Uppsala 14 februari, Plats: Salagatan 16-18, Uppsala; Beckholmen 17 februari, Plats: Stöttboden, Beckholmen, Stockholm i samarbete med Solnaskutan Constantia; För. Gotlandståget, Järnvägmuseet i Dalhem 19 februari, Plats: Dalhem, Gotland; Järnvägens museum, Ängelholm 25 februari, Plats: Banskolevägen 11, Ängelholm; Skogsmuseet i Lycksele, Gammplatsen 27 februari.

Översikt över alla kurser:

9-10 januari Ångpannor, Eskilstuna
21 januari Wikipedia, Kristianstad
28 januari Wikipedia, Trollhättan
2 februari Söka pengar kurs, Fröå gruva
4 februari Wikipedia, Norrtälje
11 februari Wikipedia, Luleå
12 februari Söka pengar konferens, Vrigstad
13 februari Söka pengar kurs, Nääs slott
14 februari Söka pengar kurs, Uppsala
17 februari Söka pengar kurs, Stockholm
19 februari Söka pengar kurs, Gotland
25 februari Söka pengar kurs, Ängelholm
7-8 mars Drivning och beckning, Stockholm
14-15 mars Lilla museiskolan, Kumla
15 april Förbättra tillgängligheten, Borlänge
17-18 april Lilla museiskolan, Kivik
24-25 april Vattenmaskiner V, Tollered
27 april Förbättra tillgängligheten, Jönköping
9 september Förbättra tillgängligheten, Gällivare
9-10 september Lilla museiskolan, Bläse, Gotland
14 september Förbättra tillgängligheten, Älvängen
9-10 oktober Lilla museiskolan, Östersund
(Via ArbetSam Nyhetsbrev 2014-12-19)

Museistatistik 2014

Nu är det dags igen!

I början av januari 2015 skickar Myndigheten för Kulturanalys årets viktigaste formulär – det som handlar om besöksstatistiken. Den här gången är det besöksstatistik för 2014 man frågar efter.

Arbetslivsmuseerna var med i den officiella museistatistiken för första gången 2014 och nästa år har vi än en gång möjlighet att visa på hur viktiga arbetslivsmuseerna är för besöksnäringen.

Så snälla, fyll i och rapportera hur många besök ditt museum haft och sprid uppmaningen vidare till andra arbetslivsmuseer.

Att finnas med i statistiken är mycket viktigt. Finns man inte där behöver man inte tas på allvar, finns man där – måste man respekteras.

Museistatistiken samlas in av Myndigheten för Kulturanalys. De har regeringens uppdrag att utvärdera, analysera och redovisa effekter av förslag och genomförda åtgärder inom kulturområdet. (Via ArbetSam Nyhetsbrev 2014-12-19)

Arbetslivsmuseer på nätet

Välkommen till ny webb med över 1 450 museer på kartan, arbetslivsmuseer.se

Arbetslivsmuseerna finns runt hela Sverige. Arbetslivsmuseerna kan vara mycket olika. Det gemensamma är att de fokuserar på människor, kvinnor och män, och deras arbete. Målet är att skapa möten mellan eldsjälur, personal, besökare och historiska gestalter från olika tider. (Via ArbetSam Nyhetsbrev 2014-12-19)

Museidagarna 2015

ArbetSam genomför varje år museidagar i anslutning till årsmötet. De pågår i två dagar och är ett tillfälle att träffa andra medlemmar och besöka arbetslivsmuseer. Dagarna bjuder även på föreläsningar och god mat.

Museidagar 2015

Datum: 10-11 april

Plats: Västerås med omnejd

Tema: Tillgänglighet

Dagarna inleds fredag förmiddag kl 9.30 på Västmanlands läns museum, Karlsgatan 2 i Västerås. Vi har gjort förfrågan till Kulturministern att inviga dagarna och ser med förhoppning fram emot att hon vill det. Förmiddagen bjuder på föreläsningar på temat *Tillgänglighet*:

Att skapa ett tillgängligt museum för alla

Carl-Magnus Gagge, länsmuseumchef på Västmanlands läns museum berättar om hur deras arbete att från ha varit ett ganska otillgängligt i Västerås slott till att bli ett tillgängligt museum för alla i den gamla Mimerverkstaden på Karlsgatan.

Allas historia ska synas

Diana Chafik, projektledare för FOKUS (Funktionshinder och kulturarv, utbildning, samverkan), Upplandsmuseet, berättar om att vidga funktionsperspektivet till att också gälla innehållet i verksamhetens olika delar, såväl insamling och kunskapsuppbyggnad som utställningar och pedagogisk verksamhet.

FRÅN ARBETSAM forts

Efter lunch åker vi iväg med bussar och besöker museerna:

Västerås flygmuseum

Där står nu DC3:an Daisy. Museet finns i en hangar från 1938. Nästan alla planen är i flygande skick och används vid olika evenemang. Museet har en flygsimulator där man uppleva hur det är att flyga Metropolitan eller J 35 Draken.

Kanalmuseet Skantzen

Utställning över Strömsholms kanals historia med bland annat en fungerande slussmodell och verktyg som användes när kanalen byggdes. På området finns också kusk bostad, skolmuseum, kapell och en bagarstuga. Fredag kväll: årsmöte och middag på Västmanlands läns museum

Under lördagen besöker vi fler medlemsmuseer.

Järadersbruks vänner

Visar hur en levande bruksmiljö kan ha sett ut förr i tiden. Sträcker sig från 1500-talets vapensmedjor till 1900-talets mekaniska tillvaro följt av en lunch på Järadersbruks herrgård.

Museidagarna avslutas med ett **museimarat** i **Köping** där vi har museerna *Nyströmska gården*, *Köpings Brandmuseum*, *Köping-Uttersberg Järnväg*, *Friluftsmuseet Gammelgården*, *Bil- och Tekniskhistoriska samlingarna* och *Köpings museum*.

Avslut 15.30, *Anmälan* – senast 9 mars, *Kostnad* – 800 kr för båda dagarna, hotell bokar och betalar man själv. (Via *ArbetSam Nyhetsbrev 2014-12-19*)

NY EU-FÖRORDNING OM DATA-SKYDD

... handlade det frukostseminarium som PwC bjöd in till 2014-09-10. Denna förordning ska modernisera och skärpa till reglerna kring datalagring och gäller direkt som lag. Den ska vara klar och fastställd vid årsskiftet och organisationerna har sedan två år på sig för anpassningar, därefter införs sanktioner. Tillsyn ska utövas av *Datainspektionen* och registerhållarna ska ha ett *personuppgiftsombud*. Ett antal nya begrepp, bl a *halvanoyma data*, *profilering* (automatisk bedömning av individer) och *barn*, införs. Flera uppgifter kommer att klassas som känsliga, bl a könsidentitet och administrativa sanktioner. Alla som levererar varor och tjänster inom EU-området omfattas och det blir en gemensam lag inom hela EU-området. Det finns undantag för personuppgifter om anställda, där strängare regler kan gälla. Datainspektionens beslut kommer att gälla inom hela EU och en koordinerande europeisk datainspektion införs.

Spårburen 7/14

Det införs ett antal nya krav på processer som årliga riskanalyser för att bedöma risk för integritetskränkningar, en bedömning av effekt på privatlivet ska dokumenteras och organisationens personuppgiftsombud ska delta i analysen, vartannat ska efterlevnaden granskas och även i denna ska personuppgiftsombudet delta samt senast inom 72 timmar informera tillsynsmyndigheten och även de drabbade personerna om dessa bedöms drabbas av skada.

Ett *personuppgiftsombud* ska utses om organisationen hanterar över 5 000 registrerade, känsliga personuppgifter, uppgifter om barn eller anställda hanteras. Befattningen i organisationen ska fastställas och förses med erforderlig budget och personal, uppdraget ska vara i fyra år, får förlängas och personen ska kännedom om lagkrav och verksamheten. Det blir skärpta rättigheter för de registrerade, som bl a har rätt att få information om processen, förfrågningarna ska kunna genomföras elektroniskt och svar komma inom en tidsfrist för skriftliga svar. En person som önskar få sina uppgifter rättade ska kunna identifieras. Samtycke för insamlade uppgifter och syftet med dessa måste vara explicit och för barn under 13 år måste ett verifierbart samtycke ges av vårdnadshavaren. Samtycket ska kunna bevisas och dras tillbaka. Den registrerade har rätt invända mot syftet att behandla personuppgifterna och denna rättighet ska meddelas i klartext på lättbegripligt språk.

Det blir krav på införande av effektiv databehandling för att de registrerade ska tillåtas att utöva sina rättigheter. Personuppgifterna ska raderas när samtycket dras tillbaka eller då uppgifterna inte längre behövs. Den registrerade ska kunna begära en kopia av de registrerade personuppgifterna i elektronisk form. Sanktioner finns i form av skriftlig varning vid det första oavsiktliga brottet mot reglerna, regelbundna periodiska data-skyddsuppföljningar och böter på upp till 100 MEUR. Det behövs en hel del ny IT- och informationssäkerhet:

- Behörighetsadministration
- Förändringshantering av applikationer
- Intrångsdetektering och -rapportering
- Informationsklassning
- Säkerhetskrav på underleverantörer

En ideell organisation behöver göra följande:

- Informera ledningen
- Budgetplanering
- Förbereda sig för att rekrytera ett personuppgiftsombud
- Rekrytera denne, externt eller internt (samordning på förbunds nivå ansågs vara möjligt)
- Förbättra informationen till de registrerade
- Komplettera och dokumentera processer och rutiner, t ex inhämtning och återkallande av samtycke, snabb information vid integritetsbrott och uppföljning och efterlevnad av integritetsrisker
- Vad behöver göras annorlunda avseende IT-stöd, t ex högre integritetsnivå, inhämtning och lagring av samtycke och raderingsrutiner.

NY EU-FÖRORDN. OM DATASKYDD forts

Som ideellt arbetande medlemsregistrator undrar red över om detta är rimligt möjligt att leva efter eller om det är slut med att hålla reda på sina medlemmar och i stället hänvisa dem till hemsidor för att själv hämta sin information? Red passade också på att meddela att inom vårt område ställer Transportstyrelsen en del registreringskrav som kan komma i konflikt med ovanstående ...

Den intresserade kan få PowerPoint-dragningen om detta – mejla red på anders.svensson@jhrf.se!