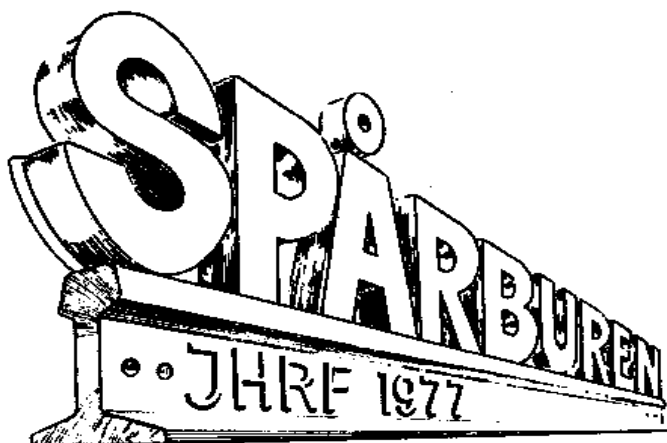


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Tågoperatörerna



1/15

2015-03-01

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets första Spårburen efter nästan två 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 information om års- och medlemmötet, valberedningens förslag, tre mejl från Transportstyrelsen med remisser på ett antal föreskrifter, information från BTO om aktiviteter kring frågan om GSM-R och 4G samt information från GHJ om en banbesiktningsskurs.
- Ordförandens nyhetsbrev (ett st – har ni fått tidigare) med kort information om vår- och årsmötet, information om MROs reaktion på JHRFs lobbyarbete och JHRF-styrelsens svar på detta, liten info om att JHRF sökt verksamhetsstöd från RAÄ samt information om det nya forumet på JHRFs hemsida
- En rapport från Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte
- En rapport från Trafikverkets m fl hearing om GSMR-R och störningar från 3G/4G
- En rapport från det senaste FRI-mötet
- Information från ArbetSam: Presentation av den som erhöll utmärkelsen *Årets arbetsmyra*
- Information från SIM: *Nomineringar till Årets Industriminne*, att 2015 är ett industriminnesår, att *Kulturarvsdagen* tillägnas industriminnet, att *Arbetslivsmuseernas dag* firas i Trollhättan 2015-05-09 och att man önskar mer information till sin hemsida.

Spårburen – en del av säkerhetsstyrningssystemet!

I det säkerhetsstyrningssystem som alla vi som kör tåg ska ha betonas det starkt – ett krav från Transportstyrelsen! – att vi ska ha koll på svenska och europeiska regeländringar samt också samverka med andra järnvägsaktörer kring riskhantering (och annat). I Spårburen bevakar vi regelbundet Transportstyrelsens branschrådsmöten och läser man dessa referat så har man tidigt koll på vad som är på gång inom regelut-

vecklingen, särskilt det (myckna!) som kommer från EU. I och med att JHRF nu kommit med på FRI-mötena deltar vi också i, och får information om, alla handa erfarenheter och andra riskpåverkande saker. Vi har också möjlighet att förmedla våra egna erfarenheter till resten av järnvägsbranschen. Dessa artiklar anbefalls således till läsning för er som hanterar föreningens säkerhetsstyrningssystem!

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet

Välkommen på årsmöte och vårmöte den 21 mars i Stockholm.

Vi har sänt ut kallelse och dagordning – här kommer en påminnelse med hålltider, information om anmälan m m.

Praktisk information

Vi avser att hålla JHRF-mötena på lördag – tidplan för mötena, se nedan. Dagordning för årsmötet enligt stadgan. Under styrelsen förslag kommer (det eventuella) antagandet av stadgeändringen enligt vilande beslut från det extra årsmötet 2014-10-18 att behandlas. Önskar ni få särskilda punkter behandlade på medlemsmötet – skicka ett mejl med önskemål till styrelsen@jhrf.se! På lördag kväll kan de som så önskar delta i en gemensam middag enligt information på mötet. På söndag har det ordnats ett studiebesök på den historiska båtmiljön på Beckholmen för de som är intresserade av att stanna kvar, se nedan.

Anmälan

Vi hoppas att så många som möjligt kommer, så att vi får en klar bild av medlemmarnas åsikter och önskemål i de viktiga frågor som står på agendan! Vi önskar **senast 2015-03-13** information om:

- deltagare (namn och förening)
- deltagande på förmiddagens möte

• FRÅN STYRELSEN forts

- deltagande på eftermiddagens möten
- deltagande på lunch lördag
- intresse för middag lördag
- intresse för studiebesök söndag

Allt detta till mejl anders.svensson@jhrf.se!

Eftersom lokalen är liten är det viktigt att få svar så snabbt som möjligt så att vi får indikationer om vi måste improvisera och byta till en annan och större lokal (då på annan plats i StorStockholm)! Vi är också tack-samma för att veta er ungefärliga ankomst och avgång om ni endast har möjligheter att delta i delar av möt-ena.

Logi, mat, deltagaravgift m m

Vi har denna gång inte ordnat några rum utan den som behöver övernattningsrekommenderas att studera över-nattningsmöjligheter på t ex se.hotels.com. På lördag anordnas en enklare lunch på plats invid möteslokalen som JHRF bjuder på. Vi tar således inte ut någon del-tagaravgift.

Lördagens möte

äger rum i Djurgårdslinjens vagnhall *Alkärrshallen*, Falkenbergsgatan 2 – det går att åka nya spårvagnen linje 7 från (strax bortom) Sergels Torg till hållplatsen Konsthallen, därefter kort promenad först åter i an-komstriktningen och sedan till vänster. Tidplan för mötet:

- 11:00 – start medlemsmöte med informations-punkter (Tågsommar, Tågsläpp, FEDECRAIL m m)
- 12:30 – enklare lunch enligt ovan.
- 13:00 – startar årsmötet
- 15:00 (ca) slutar årsmötet följt av fikapaus
- 15:15 (ca) – fortsätter medlemsmötet med ”tyngre” punkter (Transportstyrelsen, Trafikverket, försäkringar m m)
- 18:00 (senast) – slutar medlemsmötet

Söndagens studiebesök

äger rum på *Beckholmen* invid Djurgården, Beck-holmsvägen – det går att åka nya spårvagnen linje 7 från (strax bortom) Sergels Torg till hållplatsen Skansen, därefter kort promenad genom parken till höger mot Beckholmsvägen, över bron och den mit-tersta vägen till en grind där vår guide Hakon Malmborg, Beckholmens dockförening, möter oss. Samling kl 10! Start med rundvandring på området och berättelse om öns och torrdockans historia. Ca kl 11 blir det kaffe med tillugg i *Stöttboden* och information om föreningens verksamhet – slut senast 12:00.

Valberedningens förslag

Information från JHRFs valberedning

Valberedningen kungör nu, efter att nomineringen av-slutats och efterhörande av att föreslagna ställer upp på att bli valda till förtroendeuppdragen vid JHRF, följande lista på personer till uppdragen:

Styrelsen:

Jonas Svartlok	ordförande 1 år
Anders Svensson	ledamot 2 år
Sten Nordström	ledamot 2 år
Micke Däcksfors	suppleant 1 år
Björn Santesson	suppleant 1 år

Revisorer:

Peter Alsen	revisor 1 år
Carl-Erik Olsson	revisor 1 år
Lars Nilsson	revisorssuppleant 1 år
Mats Ragnarsson	revisorssuppleant 1 år

Valberedningen:

Undertecknande valberedare ställer upp för omval:

Henrik Arvidsson
Lars Lindström
Morrigan Claesson

(Mejl från valberedningen 2015-02-20)

Nya föreskrifter

Angående säkerhetsstyrningssystem m m

Välkommen att lämna synpunkter på förslag på nya föreskrifter om

- säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbe-stämmelser för infrastrukturförvaltare med säker-hetstillstånd och järnvägsföretag med säkerhets-intyg
- nationellt trafiksäkerhetstillstånd
- ansökan om tillstånd för järnvägsverksamhet.

Synpunkter till remissen lämnas senast tisdagen den 10 mars 2015, gärna per e-post till jarnvag@transportstyrelsen.se med angivande av vår beteckning TSF 2014-26. (Mejl från Transportstyrel-sen 2015-01-27)

JHRF har erhållit ovanstående mejl tillsammans med ett antal föreskriftsförslag och konsekvensutredningar. Efter påpekande från en medlem och kontroll visade det sig att Transportstyrelsen inte verkar ha skickat ut detta till föreningarna, även om man har trafikstillstånd. JHRF har då sett till att medlemmarna erhöll mejlet inkl alla bifogade filer.

Angående JTF m m

Välkommen att ta del av *remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om bedrivande av tågtrafik* som finns pub-licerad på Transportstyrelsens hemsida.

• FRÅN STYRELSEN forts

Föreskrifterna berör de infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som använder Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter, **JTF**.

Föreskrifterna syftar till att införa **europiska regler för tågtrafik** samt att **upphäva JTF**.

Du hittar förslaget på Transportstyrelsens hemsida, <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-som-ror-foreskrifter-om-bedrivande-av-tagtrafik-och-som-upphaver-jarnvagsstyrelsens-trafikforeskrifter-jvsfs-20087-jtf/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast fredagen den 27 mars 2015**.

Vänligen ange diarienummer TSFS 2014-353
Svara till: jarnvag@transportstyrelsen.se

eller till:
Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta:

Bertil Karlsson, sakkunnig, tel. 010-49 55 579,
bertil.karlsson@transportstyrelsen.se
Margareta Lövgren, sakkunnig, tel. 010-49 55 522,
margareta.lovgren@transportstyrelsen.se
Sofie Mååg, jurist, tel. 010-49 55 657,
sofie.maag@transportstyrelsen.se
(Mejl från Transportstyrelsen 2015-01-27)

JHRF har erhållit ovanstående mejl och det såvitt vi kan se även sänts till er som har trafiktillstånd. Är det någon som saknar detta kan vi vidarebefordra mejlet – hör av er!

Angående Driftskompatibilitet Trafikstyrning

Välkommen att ta del av **remiss av** ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet, som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna berör i första hand järnvägsföretag och övriga innehavare av järnvägsfordon, men även infrastrukturförvaltare vars anläggningar har tågskyddssystem och företag som verkar som leverantörer, anmälda organ eller konsulter inom området trafikstyrning och signalering.

Du hittar förslaget på:
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast tisdagen den 7 april 2015**.

Vänligen ange diarienummer TSJ 2014-263.
Spårburen 1/15

Svara per e-post till jarnvag@transportstyrelsen.se

eller till:
Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta **Maria Fahlén**, Handläggare teknik järnväg, Väg- och järnvägsavdelningen
Direkt: 010-495 5578
maria.fahlen@transportstyrelsen.se
(Mejl från Transportstyrelsen 2015-02-24)

JHRF har erhållit ovanstående mejl tillsammans med föreskriftsförslag och konsekvensutredning. Av mejlets sändlista verkade det som det inte sänts till er medlemmar, varför JHRF då såg till att medlemmarna erhöll mejlet inkl alla bifogade filer.

BTOs svar på ändring ang. GSM-R

Det pågår diskussioner mellan BTO och Näringsdepartementet för att få till stånd en lösning på det uppkomna problemet med konkurrensen och störningarna mellan 3/4G och GSM-R fr o m juli 2015. Men det är komplicerat att hitta lösningar som håller över tid och kan gälla över landsgränser. EU-regler och lagstiftning måste följas. Tekniken vara hållbar. Tiden för tester och installation måste vara realistisk. Finansieringen finns på plats.

Trafikverket har nu gett ut ändringsmeddelanden om GSM-R till JNB 2015 (se <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Jarnvagnats-beskrivning/Jarnvagnatsbeskrivning-2015/Samrad-jarnvagnatsbeskrivning-2015/>). Ändringarna innebär att efter 1 juli 2015 kommer Trafikverket inte tillåta trafik med fordon som saknar skydd för GSM-R. Meddelandet innehåller tekniska specifikationer för de skydd som krävs för GSM-R-talkommunikation samt ERTMS-utrustade fordon.

Branschföreningen har tagit fram ett remissvar. Varje medlem kan använda det som underlag för ett eget svar till Trafikverket. Svar ska vara inne till Trafikverket senast måndag 2 mars.

Det kommer inte vara tekniskt möjligt att installera skydden till 1 juli i år och PTS (Post- och Telestyrelsen) måste förlänga mobiloperatörernas nuvarande begränsningar tills en lösning är på plats. Arbete med inblandade parter pågår under ledning av Näringsdepartementet. Läget är just nu:

- Trafikverket planerar för fältprov med olika tekniska lösningar
- Teleoperatörerna ska göra en samlad kartläggning av de nya basstationerna står samt konsekvenserna för mobiltrafiken

FRÅN STYRELSEN forts

- Transportstyrelsen ska stämma av regeltolkningar för gränsöverskridande trafik med sina kollegor i Danmark, Norge och Tyskland
- BTO:s arbetsgrupp för GSM-R arbetar med att beskriva olika lösningar på fordon inklusive tidsåtgång och konsekvenser

Med vänliga hälsningar

Christel Wiman och Justus Stern (ordf i BTO:s fokusgrupp för ERTMS och GSM-R)
(*Mejl från BTO 2015-02-26*)

Jfr även artiklarna **TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN, HEARING OM GSM-R OCH 4G** och **FRI-MÖTEN** nedan – red anm!

Banbesiktningskurs

Föreningen Gotlandståget inbjuder till Banbesiktningskurs 21-22/3 & 11-12/4 2015

Vi har hyrt in Sven Andersson från SA *Spårteknik* och mångårigt aktiv vid ULJ att leda kursen. Kursen ger behörighet att besikta spårplanläggningar på alla spårvidder. Vi bjuder in intresserade från andra järnvägsföreningar att delta.

Utbildningstid fyra heldagar 09-17 samt en dags praktik (tid och kostnad efter överenskommelse med Sven). Utbildningens mål: (från vår utbildningsplan) Se bifogad fil (sänds av red på begäran – hör av er till mejl anders.svensson@jhrf.se; red anm).

Kostnad: Beroende på deltagarantal, troligen mellan 5 000 och maximalt 7 000,- /deltagare. Förutom det tillkommer resa och ev. boende. Det finns möjlighet att bo på Hesselby och Tule stationer. Det finns även annat enklare boende inom en radie på en mil. Vi förbehåller oss rätten att om många söker kursen kunna välja ut deltagare efter föreningarnas behov.

Det är viktigt att ni anger kontaktuppgifter och om ni söker kursen av eget intresse eller om det är för föreningens räkning ni vill gå kursen. Ange särskilt om ni helt saknar kompetensen inom föreningen. Ange även om ni vill bo på någon av stationerna (flerbäddsrums)

För frågor och/eller anmälan till kursen maila till info@gotlandstagnet.se

Hälsningar

Daniel Åhlén
Banchef – Gotlands Hesselby Jernväg

Den här kursen är riktad till er som har egen bana/är infrastrukturförvaltare och behöver öka kompetensen inom spårbesiktning och allt som hör det till.

Var vänlig vidarebefordra detta till Banavdelningarna.
(*mejl från GHJ 2015-02-11*)

ORDFÖRANDENS NYHETSBRÄV

God fortsättning!

Vi har nu lämnat ytterligare ett år bakom oss och blickar framåt mot ett nytt. Jag hoppas att ni alla fått en förtjänt vila över jul och nyår.

Årsstämma och vårmöte

Tiden går fort och det närmar sig återigen årsstämma för förbundet. Ni som var med på höstmötet minns att vi ändrat plats för mötet och kommer denna gång åter vara i Stockholm, som det ser ut just nu på Spårvägmuseet (blir Alkärrshallen; red anm).

Boka redan nu datumen 21 – 22 mars för detta. Vi återkommer med närmare information i samband med kallelsen. (Jfr ovan; red anm.)

Har din förening nominerat kandidater till valberedningen? Om inte är det hög tid att göra det nu. Nomineringstiden går ut den 21 februari och nomineringar görs till e-postadressen: nominering@jhrf.se.

MRO:s reaktion på JHRF:s lobby-arbete.

JHRF skickade innan jul en skrivelse till tre riksdagsledamöter med anledning av ERTMS.

Texten författades av Anders Johansson på uppdrag av styrelsen och att den skulle skickas hade dessförinnan diskuterats på JHRF:s höstmöte.

Följande text skickades in.

”Hej

Jag börjar med att presentera mig även om Tomas och Björn känner mig. Mitt namn är Anders Johansson. Jag är aktiv i partiet, med uppdrag bl a i Lessebo kommun. Jag är också aktiv i Järnvägshistoriska Riksförbundets styrelse (JHRF) och sitter även med i Fedecrails arbetsgrupp för museitrafik på offentliga järnvägar. Fedecrail är den europeiska paraplyorganisationen för musei- och turisttågs trafik i Europa och även registrerad remissenheter i ERA (European Rail Agency, bl a EUs motsvarighet till Transportstyrelsen).

Orsaken till att jag skriver till Er är att Vi skulle behöva träffas och diskutera framtiden för museitågstrafik i Sverige.

ORDFÖRANDENS NYHETSREVE forts

Mer än 60 % av all museitågtrafik sker i dag på Statens infrastruktur (Trafikverkets spår). Beslut är taget om att succesivt utrusta järnvägarna i Sverige med det nya Europeiska signalsystemet ERTMS. Detta anser Vi inom JHRF i o f s är bra, men det är också ett hot mot all museitrafik med tåg, dels direkt mot de som kör på statens spår men även indirekt då denna trafik till stor del finansieras de gemensamma försäkringarna för alla museiföreningar.

Införandet av ERTMS pågår och kommer succesivt stoppa tåg som inte är utrustade med de nya signalsystemen. Som Vi ser det kommer denna process att slå ut föreningar redan under denna mandatperiod varför Vi skulle behöva diskutera en lösning inom det snaraste.

I Danmark pågår de första installationerna av ERTMS i museifordon. Där har regeringen beslutat att utrustningen och viss del av installationen finansieras via skattsedeln, genom att hantera det genom det s k signalprogrammet. En motsvarande lösning vore att Trafikverket fick i uppdrag att finansiera material, verifikation och utbildning, medan föreningarna själva utför den fysiska installationen. Denna finansiering skulle då i praktiken ske med medel som införandet räknar med att spara in på sikt p g a billigare trafikledning m m.

Med hopp om att ses snart,

Anders Johansson”

Detta förefaller ha träffat ömma tår hos MRO som tog upp saken i sitt senaste nummer (01/2015) av *MRO-aktuellt* (finns på MRO:s hemsida), dock utan att diskutera saken med JHRF först.

JHRF har svarat MRO följande:

”Det är med viss förvåning vi i JHRF:s styrelse har tagit del av senaste MRO-aktuellt (01/2015) daterat 8/1-15.

JHRF finner det glädjande att MRO tar frågan om ERTMS på stort allvar och vi är också glada för de vänliga ord MRO skriver om JHRF som organisation. Vi delar också den uppfattning MRO torgför att båda organisationerna är lika viktiga.

Det är därför mer förvånande att läsa MRO:s ståndpunkt att JHRF på något sätt försöker att bekämpa MRO, särskilt när det ämne JHRF framfört sina bekymmer över är ERTMS som ju på intet sätt är en fråga som berör flertalet av MRO:s medlemmar, även om undantag finns. MRO använder ord som ”illvilja” i sin beskrivning av JHRF:s agerande vilket vi finner mycket svårbegripligt. Vi är också mycket förvånade över ståndpunkten att vi genom vårt agerande skulle gjort något försök till att förringa MRO eller dess medlemmar.

Det JHRF har beskrivit är en stor fråga för våra medlemmar. MRO har lagt ner ett omfattande – och lyckat – arbete på att etablera begreppet ”museijärnväg” i politikernas och tjänstemäns medvetande. Konsekvensen av detta är att många inte verkar ha förstått att det också finns en betydande museitrafik på statens spår, vilket var syftet med att framföra uppgiften om andelen av museitrafiken som äger rum på statens spår, även om sättet hur man för fram att denna museitrafik är betydande alltid kan diskuteras. I siffrorna ingår dock inte bara JHRF-medlemmarnas trafik utan även Sveriges Järnvägsmuseums museitrafik, som också är betydande – ca 20 000 km/år.

Ett lämpligt agerande från MRO:s sida, när styrelsen fick vetskap om vår skrivelse till de tre S-ledamöterna, hade varit att ta kontakt med någon från JHRF. Någon sådan kontakt har inte skett. Från JHRF tycker vi att det är synd att viktiga diskussioner oss emellan inte förs direkt mellan våra respektive styrelser vid gemensamma möten eller på annat lämpligt sätt.

Med anledning av detta önskar vi att våra båda styrelser snarast samlas till ett gemensamt möte likt det vi hade i Nässjö för några år sedan.

Från JHRF:s sida önskar vi då diskutera denna fråga mer ingående liksom hur vi finner former för att i framtiden undvika onödiga konflikter. Historien har visat att det är när vi agerar tillsammans som vi blir starka och får gehör för våra gemensamma synpunkter.

Emotser Ert svar på denna inuit så snart tillfälle ges. Lämpligen via kontakt styrelserna emellan.”

I skrivande stund har MRO svarat att man avser att återkomma med ett svar och för att diskutera det gemensamma styrelsemötet (senare har man också meddelat två möjliga datum i början av april; red anm).

Ansökan om verksamhetsstöd från RAÄ

Ansökan är inlämnad till RAÄ. Beslut fattas senare under våren.

JHRF:s diskussionsforum

På höstmötet framkom önskemål om en plats för våra medlemsföreningar att annonsera om saker föreningarna emellan. Det har därför skapats ett diskussionsforum på hemsidan för detta och den gamla anslagstavlan har tagits bort. Än så länge har ingen utnyttjat denna möjlighet och det är därför jag påminner om det.

Det var allt för denna gång!

(Nyhetsbrev 2015-01-27)

TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

Möte 2015-01-27

Mötet, som ägde rum i Borlänge, samlade 50 personer. Här kommer lite info som red bedömer är viktig för oss. Dagordningen, presentationerna, mötesanteckningar m m finns på Branschrådets hemsida under länken:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Jarnvag/branschradet/Moten/Moten-2015/Motet-den-27-januari-2015/>

Även Transportstyrelsen har blivit "utsatt" för revision – av ERA och sina norska och finska motsvarigheter. Det blev mest mindre påpekanden, men man ska ändå åtgärda ett antal punkter:

- Uppdatera hemsidan och görs den mer användarvänlig – på både svenska och engelska.
- Hitta ett sätt att kategorisera större och mindre åtgärds punkter – f n är allt större. Detta ska åtgärdas med en gång.
- Kunna beräkna handläggningstiden för ett ärende – 4 månader – och åstadkomma information om hur en komplett ansökan ska se ut.
- Utveckla riskhanteringssystemet.
- Bättre hantering av att tala om när ansökan är komplett.
- Se över de interna processerna hela tiden och i början januari starta ett systemsynsätt.
- Även se över beslutsprocesserna, bl a när frågor ska lyftas högre upp i organisationen.

Vid RISC-mötet 2014-11-05—06 togs beslut om ändringar avseende (komposit)bromsblock. Man beslutade även att standardgodsvagnar ska klara snö, is och kyla. Bilaga T till TSD Drift med bromstabeller tas bort, men nationella infrastrukturförvaltare får ha kvar de bromstabeller man har. Sex nya TSD (om lok och passagerare, infrastruktur, energi, tunnelsäkerhet funktionshindrade och buller) trädde i kraft 2015-01-01 och dessa gäller hela EUs järnvägsnät utan uppdelning på höghastighet och konventionellt, dock ej på fristående järnvägsnät. Det var osäkert om det gällde på andras (än Trafikverkets) infrastruktur. Från svenskt håll tycker man att de nya TSD:erna har blivit mer öppna – lättare för tillverkarna, men mer att tänka på för järnvägsföretagen. Bl a är det nu järnvägsföretagens ansvar att kolla att fordonet fungerar på infrastrukturen. På RISC-mötet i februari kommer ERTMS att diskuteras där ERA arbetar med Baseline 3. På sikt ska GSM-R ersättas eftersom det bl a är störningskänsligt. Från Trafikverket framhöll man att kostnads-/nyttoanalyser måste göras – EU hoppar oftast bock över de praktiska problemen.

Inom SERAC, som sysslar med marknadsfrågor och där ERA inte är inblandat utan arbetet sker direkt genom EU-kommissionen, har man bl a beslutat om förordning för licens och mallar för licensansökningar. En fråga om vad licens är besvarades med att den ger rätt att verka på en konkurrensutsatt marknad. Red

frågade om licens egentligen behövs för museitrafik – denna trafik handlar ju inte om att verka på en marknad utan om levandegörande av kulturarvet. Svaret var att eftersom man verkar på banor med konkurrens så efterdras licens. Licensen handlar bl a om ekonomiska garantier och förmåga att kunna söka kapacitet. Det diskuteras även införande av differentierade bulleravgifter där (särskilt) tysta tåg får bonus och bullriga betala mer. Detta ska man rösta om i mars.

Det finns rapporteringsskyldighet angående marknadsövervakning och kommissionen vill bättre reglera vilka uppgifter som medlemsstaterna ska samla in. I juni önskar man rösta om ramavtal, men det kommer bli frivilligt för infrastrukturförvaltarna att införa sådana. Man avser att rösta om en genomförandeförordning avseende ETCS-utrustning i juni som ska ge järnvägsföretagen incitament att införa sådan. Det diskuteras även finansieringsalternativ för denna utrustning. Det påpekades att när det gäller marknadsfrågor finns det inga krav på konsekvensutredningar, så där måste de svenska representanterna vara "på tårna".

När det gäller det fjärde järnvägs paketet pågår arbete såväl tekniskt som politiskt och målsättningen är att slutföra arbetet mot färdigt förslag under året. ERA arbetar med revidering av CSM gällande säkerhetsintyg del A och B resp tillsyn. Målet är att ERA senast 2015-07-15 ska lämna rekommendationer till RISC. Det pågår nu intensivt arbete inom flera grupper och 15 undergrupper där Sverige ska delta i tillsammans 8 st. Tidplanen syftar till implementering 2017. Transportstyrelsen önskar bilda en extern referensgrupp med representation från branschen inför nästa arbetsgruppsmöte 2015-02-19. En målsättning är att frågan inte ska drivas för långt – nu börjar detta fungera för järnvägsföretagen och de ska inte behöva göra om allt. Intresserade kan kontakta Folke Bark, folke.bark@transportstyrelsen.se, tfn 010-495 55 30.

ERA har i år tillsatt en arbetsgrupp för revidering av lokförordningen som berör förordningen om lokförarbevis, register över bevis och kompletterande intyg samt utbildningsorganisationen. Översynen berör sammanlagt 21 områden och ska vara klar i december 2015. Därför arbetet intensivt och det blir åtta möten under 2015 – nästa möte är 2015-02-17. Den svenska ståndpunkten är att hela området behöver effektiviseras, bl a p g a nuvarande tunga administration. Transportstyrelsen efterlyste deltagare i en extern referensgrupp och vill ha förslag per mejl eller telefon till branschrådet. Man kan studera rapporten (N.ERA-REP-104-2013/INT (3.2)) och komma med förslag.

TSD *Trafikstyrning* (2015/14/EU) ändras så att ERTMS ombordsystem (ETCS) kan godkännas även om det finns avvikelser (som inte påverkar säkerheten) – det godkända organet kan skriva intyg om systemet med dessa avvikelser angivna. Det blir då möjligt att få EU-bidrag även om systemet har avvikelser. EU-kommissionen ska starta en studie om finansiering av ERTMS – *Hector Rail* har en idé om finansierande banavgifter. Det arbetas också på att få ombordsystem

TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

(ETCS och STM) från olika tillverkare att fungera ihop...

I takt med ökad användning av 900 MHz-bandet har störningar på GSM-R upptäckts och 2015-06-30 upphör kravet på mobiloperatörerna att begränsa signalstyrkan invid järnvägar. Alternativen är filter mellan antenn och radio på fordonen, förbättrade radiomoduler eller ny radio – Trafikverket förordar filter, som innebär att endast en del av 900 MHz-bandet (där GSM-R finns) ska avlyssnas. Tillstånd att installera filter kan dock ges först från 2015-07-01, varför det inte finns någon tid för installation. Det ska upphandlas avslagbara filter, som när de är avslagna uppfyller kraven i dagens TSD. Transportstyrelsen har skickat in en anmälan till EU-kommissionen att det behövs harmoniserade krav. Transportstyrelsen avser inte att kräva nytt godkännande av fordon p g a att filter installerats, men kommer kontrollera dessa vid tillsyn. Peter Sjöquist påpekade att de andra nordiska länderna kräver avstängbara filter och ser installationen som något som kräver godkännande – det är jätte viktigt att få gemensamma bedömningar mellan länderna. Det ska vara en hearing i Stockholm 2015-01-28 med (nästan) alla berörda aktörer – Jan Åström och red påpekade att det också fanns andra branschorganisationer som inte bjudits in, som FSJ och JHRF. Användning av icke GSM-R-telefoner framhölls och från Trafikverket avsåg man att med sig problemställningarna till FRI-mötet 2015-02-05.

Det arbetas på förändringar i föreskrifterna rörande tillstånd att bedriva trafik (TSFS 2007:1) resp säkerhetsstyrningssystemet (TSFS 2013:43) p g a dubbelreglering mot bl a CSM RA, pedagogiska brister, att föreskrifterna är detaljerade mot myndigheten men övergripande mot järnvägsföretagen samt påverkan från Ds 2014:21 om nytt nationellt tillstånd och upphävande av särskilt tillstånd. Man har bl a arbetat in de krav som tidigare endast funnits mot myndigheten. Det blir en föreskrift om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser mot (bl a) föreningar med nationellt tillstånd. Externremiss på förslagen sändes ut 2015-01-27, det ska bli proposition och riksdagsbeslut för samtidiga lagändringar och föreskrifterna avses träda i kraft 2015-06-15 – de som nu har särskilt tillstånd får bedriva trafik till 2018-12-31. Anne-Marie Olovsson påpekade att det även är en ekonomisk fråga för de som nu har särskilt tillstånd – kommer man att behöva betala ny avgift? Svaret var att detta diskuteras inom Transportstyrelsen. Man påpekade att det är 64 st som har särskilt tillstånd och Transportstyrelsen avser att vara proaktiva för att sprida arbetet i tiden och därför behandla 20 st per år. Man ser fram mot remissvaren.

Terje Johnsson, f n konsult åt Trafikverket, berättade om arbetet med *Gemensamma Trafikregler (GTR)*, efterträdaren till JTF. Bakgrunden är att Transportstyrelsen ska upphöra med förvaltningen av JTF 2015-12-31 och att branschen förväntas ta över. Regelverket behöver vara kvar, en ny form behöver skapas samtidigt Spårbyrå 1/15

som det finns goda möjligheter att utreda om fler regler kan och bör vara gemensamma. Trafikverket har tagit på sig att utreda och finna lösningar på ovanstående. Han har analyserat och kartlagt nuläget, kollat nuvarande förvaltning (med Transportstyrelsen), kollat motsvarande i andra branscher (flyg) och länder (Norge och Danmark), tittat på ambition och målsättning (tidigare har det talats om behov för en kort tid, men nu ser han att lösningen måste hålla åtminstone 5–10 år), tänkbara organisationsformer samt branschens delaktighet i utredningsarbetet – red överlämnade sitt visittkort till honom med önskemålet att även den ideella delen av branschen får vara delaktig.

En fråga om varför Transportstyrelsen släpper JTF besvarades med att avsikten från början varit att branschen ska ta över, att JTF inte stämmer med regelverket för hur föreskrifter ska se ut och hanteras samt att reglering i *TSD Drift* innebär att Transportstyrelsen inte släpper detta helt – det är de detaljerade reglerna som återgår till branschen. Det är också viktigt att få ett regelverk som alla kan följa, fortsatt med en kombination av specifika och gemensamma regler. Branschen kan också ändra reglerna mycket snabbare än en myndighet kan. En fråga om han har egna förslag besvarades med att det på sikt skulle kunna bli som det fungerar i Storbritannien. Förvaltningen måste ligga någonstans där det fungerar och han tar gärna emot förslag.

Det pågår också en järnvägstrafikutredning, ej att förväxla med järnvägsorganisationsutredningen, som handlar om svenskt tillträde till det internationella fördraget COTIF. I dagsläget är Sverige och Irland de (europeiska) länder som inte tillträtt fördraget... Fördraget handlar bl a om det är infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget som ansvar mot tredje man – det finns dock undantag för lokal och regional trafik. Den mest intressanta ändringen är möjlighet för järnvägsföretagen till regressrätt mot infrastrukturförvaltaren för ersättning till kunderna för det som beror på infrastrukturen. I EUs Tågpassagerarförordning stipuleras det om ersättning om tåget blir mer än en timme försenat, i COTIF om kostnader för hotell m m. I dag finns det krav på försäkring, men enligt COTIF är det infrastrukturförvaltaren som har det primära ansvaret – beror händelsen på järnvägsföretaget kan försäkringen komma in.

I övrigt skulle det föredragits en rapport om kvalitetsavgifter, men denna kommer att läggas upp på hemsidan. Från Trafikverket fanns en fråga om gemensamma säkerhetsregler som tar över nationella dylika – nationella regler är oftast kopplade till nationella tekniska system, t ex ATC, som måste få vara kvar – EU-kommissionen är så marknadsfokuserade att man oftast hoppar bock över detta. Gruppen som tillsattes för att se över branschmötena ska kallas in igen för att göra en ny översyn. Red frågade om deltagande från Transportstyrelsens styrelse och man skulle med denna och – så småningom – den nye generaldirektören. Anne-Marie Olovsson föreslog en workshop om CSM RA och övervakning. Nästa möte äger rum 2015-05-28. (red 2015-01-27, *Transportstyrelsens minnesanteckningar 2015-01-27*)

HEARING OM GSM-R OCH 4G

Detta möte ägde rum i centrala Stockholm 2015-01-28, sammankallat av Trafikverket. Red hörde talas om mötet först på Transportstyrelsens branschrådsmöte dagen innan mötet, men genom förmedling av Transportstyrelsens kontaktperson gick det att med kort varsel ordna en inbjudan så att även JHRF, genom red, kunde delta. Mötet hade samlat 49 personer från Näringsdepartementet, Post- och telestyrelsen (PTS), Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikförvaltningen SLL, Tågoperatörerna och Mobiloperatörerna. Vi placerades i grupper efter tillhörighet till ovanstående organisationer och red hamnade hos Tågoperatörerna – dels som mest logiskt, dels p g a att JHRF numera är medlem i BTO. Som moderatorer fungerade två personer från *Move Management*. Målsättningen för mötet var att det ska vara tryggt att åka tåg efter 2015-07-01 liksom att det ska gå att telefonera fullt ut. Grupperna skulle arbeta med ett område i taget och sedan redovisa. Tågoperatörerna beskrev det första området, *Nuläge*, genom följande punkter:

- Vi vill bidra till en lösning.
- Komplicerat regelverk.
- Även tillförlitligheten för att GSM-R ska fungera
- Många använder järnvägen.
- Vissa skyddsåtgärder är inte tillåtna.
- Finns möjlighet att införa särkrav, men strider mot direktiven. EU-kommissionens godkännande krävs.
- Vad är det för tekniska krav som gäller?
- Befintlig standard
- Alla fordon berörs
- Flera länder – både från Sverige till utlandet och från utlandet till Sverige – är berörda
- Tydliga och interoperabla regler
- Teknisk utveckling pågår
- Tiden

Trafikverket framförde att man förstärkt GSM-R-täckningen, specificerat och upphandlat skyddsfilter, driver frågan på EU-nivå och genomfört gemensam riskanalys. PTS påpekade att spektrum är en knapp resurs och att GSM-R "lyssnar för mycket", d v s utanför sin tilldelade frekvens. Transportstyrelsen besvarade det senare med att det är ett EU-krav att GSM-R ska lyssna av hela 900 MHz-bandet fram till 2015-01-09. Talapparaterna får från 2015-07-01 lyssna på den del av bandet (921—945 MHz) som är GSM-R:s och med avlagbara filter uppfyller man redan dagens krav. Det finns inget krav att installera filter, men man skulle vilja ha ett sådant krav. Mobiloperatörerna framförde att man nu har skyddsavstånd och en kompromiss som skyddar ERTMS-sträckor. Det var tänkt att medfinansiera filter, men det blev inte så – nu har man kontaktat sin egen europeiska branschorganisation om att stöta på

EU. Näringsdepartementet framhöll att man följer utvecklingen i länder med liknande problem, bl a Nederländerna, att tiden sprungit ifrån oss och att det för tidigt för att uttala sig om en eventuell statlig medfinansiering. Tågoperatörerna framhöll att specifikation saknas och att installation måste vara obligatorisk – förändringen är genomförd först när sista fordonet är utrustat.

Därefter avhandlades området *Möjligheter/utmaningar/behov* och där framförde Tågoperatörerna följande:

- Möjligheter
 - Stor och komplex, ERTMS.
 - Lära oss hur det verkligen ser ut i praktiken.
 - Testa i verklig miljö, om vi får med oss teleoperatörer, tågoperatörer, Trafikverket, TS, och PTS
- Tekniska och administrativa och ekonomiska kan höra ihop.
- 2015-07-01 kommer vi inte ha tekniska lösningar på plats
- Fastställ framtidssäkrad teknik
- Förläng restriktionerna
- Använd holländsk modell (staten betalar)
- Inför tvingande regelverk
- Använd förbättrad radiomodul – bästa förslaget hittills
- Skilja på tal- och signalkommunikation
- Starta omedelbart med gemensamma fältprov

PTS föreslog att även titta på andra geografiska lösningar och Trafikverket framhöll att man stänger av trafiken 2015-07-01 om lösningen inte är på plats – fordon med installerade filter får dock köra – samt föreslog att lära av telekommunikationsområdet att inte vänta på regler...

Sedan var det dags att avhandla området *Åtagande* där Tågoperatörerna framhöll att man kan

- Delta i fältprov tillsammans med andra
- Vara samtalspartner för lösningar

Mobiloperatörerna var fortsättningsvis villiga att bidra till att tågtransportsektorn kan säkerställa skydd för GSM-R till senast 2015-06-30. Trafikverket föreslog ny stopptid för reducerad signalstyrka i mobilnäten till 2016-04-01 och att man skulle ha besked om teknik senast 2015-04-01. SLL framförde följande:

- Transportstyrelsen ska formalisera/förmedla direktiv
- Trafikverket ska förmedla tekniska krav samt beslut om dessa med datum som går att förverkliga
- Alla ska åstadkomma tidplan för åtagande inkl test
- Alla ska också delta i ett samarbetsforum över tiden

Tågoperatörerna instämde i detta. Man påpekade att det krävs 12—18 månader från beslut till att alla fordon är utrustade. I Tyskland har GSM-R-utrustningen roaming till det publika nätet och vad händer om en utländsk operatör vägrar installera filter? Det kan hamna som tvist hos Transportstyrelsen med oklar utgång...

HEARING OM GSM-R OCH 4G forts

Näringsdepartementet önskade en mindre grupp med någon representant från varje branschgrupp som kan vara med i fortsatta diskussioner och avstämningar. Denna styrgrupp avses konstituera sig på ett möte på Näringsdepartementet i närtid – förslag på representanter senast 2015-02-03, konstituering inom 2—3 veckor.

Inom Tågoperatörerna påpekades att byte av radiomodul är betydligt mer möjligt än installation av filter – det blir billigare, går fortare och är inte så utrymmeskrävande – ett filter är av ungefär en läskbacks storlek. Nackdelen är något mindre tillförlitlighet. Dessutom kan detta vara en lösning i väntan på en förväntad efterträdare till GSM-R. Trafikverket påpekade att man kan ta ledningen i fälttesterna – eventuellt före 2015-04-01 – och vill ha representanter till dessa senast om en vecka. Näringsdepartementet värdade att sätta igång med det man kan göra utan att behöva vänta på beslut. (*red 2015-01-28, Trafikverkets minnesanteckningar 2015-01-28*)

FRI-MÖTEN

Möte 2015-02-05

Järnvägsbranschen samlas sedan 1,5 år fyra gånger per år i något som kallas *Forum för gemensam riskhantering trafiksäkerhetsrisker*, FRI, som sammankallas, leds och dokumenteras av Trafikverket. Att detta forum finns och att även JHRF borde vara med har vi uppmärksammat på tidigare. Det blev dock mycket konkret efter ett mejl från *Branschföreningen Tågoperatörerna* (BTO) på kvällen 2015-02-04 där det framgick att det skulle vara ett FRI-möte dagen efter som bl a skulle behandla den mycket intressanta frågan om GSM-R och störningar från 3G-/4G-näten. Efter en mejlkorrespondens timmarna, ja nästan minuterna, innan mötet lyckades red få OK att delta, veta var mötet skulle vara och ta sig till detta möte i centrala Stockholm. Mötet samlade ca 25 personer från Trafikverket, de stora tågoperatörerna (men även några mindre), ett underhållsföretag samt branschorganisationerna BTO, FSJ (järnvägsunderhålls- och reparationsbranschorganisation) och JHRF – de båda sistnämnda nya i detta sammanhang.

Mötet började med genomgång av ett antal **händelser, tillbud och avvikelser**. Först avhandlades en OSPA (obehörig signalpassage) + tillbud till kollision i Bjuv, där ett godståg verkade ha kraftigt reducerad bromsförmåga, möjligen på en tvinnad bromsslang mellan två kortkopplade vagnar. SJ rapporterade om ett tillbud i Vänersborg, där en del i en rörlig bro hade kommit något ur läge. Detta föranledde en diskussion kring Trafikverkets förmåga att fånga allvarliga händelser, där Trafikverket svarade att man sedan årsskiftet har möten varje vecka just för detta. Ett annat problem som togs upp var att Transportstyrelsen hört av sig till Trafikverket angående en upplevd överrapportering av

allvarliga händelser. Det framfördes även att järnvägsföretagen (m fl) har svårt att hitta Trafikverkets personal – Trafikverket bör i förekommande fall kontakta järnvägsföretagens larmnummer och det gör man inte nu... Trafikverket avsåg att bjuda in någon ansvarig för detta område till ett kommande FRI-möte.

Infranord rapporterade om en kollision mellan ett lok och en snö-/isbelagda kompositbromsblock kan ha varit orsaken – man bör bromsa var 10—15 minut för att hålla sådana fria från snö och is. Någon rapporterade om order som inte kommit ut som tågorder och flera andra hade också upplevt detta. SJ rapporterade om felaktiga K-mötesuppgifter i körorder, vilket är en allvarlig systembrist, särskilt i system M. Trafikverket ville ha en sammanställning över sådant. Red reflekterar över att även vi i museitågssektorn behöver sammanställa (allvarligare) händelser, tillbud och avvikelser inför dessa FRI-möten och rapportera dem – att samverka med andra är dessutom en synnerligen viktig del av det säkerhetsstyrningssystem som vi alla fått godkänt av Transportstyrelsen och här har vi ett konkret forum!

Jonas Lindh från Trafikverket fortsatte med en av dagens dragningar från speciellt inbjudna, om **tillgänglighet GSM-R m m**. Frågan handlar om samexistens mellan GSM-R och 3G/4G och han avsåg att behandla den politiskt, internationellt och tekniskt. riskanalys, hearing, vägen vidare.

Han började med lite bakgrund: Några milstolpar är år 2000, då GSM-R togs i drift, 2009 då EU ändrade användningen av spektrumen i 900 och 1800 MHz-bandet för att tillåta nya mobiltelefon-tekniker, så ändrade också den svenska myndigheten PTS användningen för 900 MHz-bandet. Europa gjorde inte sin läxa om samexistens mellan GSM-R/3G/4G, men vill utnyttja nätet effektivt och avsåg att det skulle bli "equal pain" för järnvägs- och mobiltelefonsektorerna. 2011 överklagade Trafikverket PTS beslut och framförde att järnvägens och telekom-sektorns regelverk inte överensstämmer – beslutet blev tillfälliga inskränkningar för telekom-sektorn till 2015-06-30. Trafikverket lämnade in undantagsbegäran till Transportsektorn om att få införa skydd på fordonen. Denna avvisades dock av Transportstyrelsen, men Sverige uppvaktade EU-kommissionen med den svenska samexistenslösningen. EU-kommissionen accepterade detta, men processen att ändra TSD CCS går långsamt, varför EU-kommissionen beslutade att tillåta skyddsutrustning i GSM-R-näten först från 2015-07-01.

GSM-R används till kommunikation mellan fordon och driftledning. MobiSiR togs i drift juni 2000 och nu finns det 7 000 användare som genomför 300 000 samtal per månad – 40 000 till tåg och 90 000 till driftledningscentraler. Dessutom är det 5 000 ETCS-samtal per månad på ERTMS-banorna. En riskanalys har genomförts för GSM-R tal- och ERTMS-kommunikation. Denna avgränsades till trafiksäkerhets- och kvalitetsrisker för 2 scenarios, kommunikation förare/driftledningscentral respektive med ETCS. Den

FRI-MÖTEN forts

genomfördes som jämförande riskanalys genom en analysgrupp med medverkan från Trafikverket och BTO.

- Scenario 1: talkommunikationen fungerar inte vilket leder till ökad sannolikhet för olyckor p g a att man inte kan larma m m, men även omöjlig ordergivning som leder till förseningar och inställd trafik.
- Scenario 2: Fungerar inte kommunikationen mellan GSM-R och ERTMS leder det till trafiksäkerhetsrisker som ökar risken för tillbud och olyckor samt tåg får inte tekniskt körtillstånd varför planerad trafik inte går att genomföra.

Slutsats är att identifierade risker betraktas som oacceptabla för trafiksäkerhet och kvalitet och dessa måste åtgärdas. Återstående arbete är oberoende granskning och fastställande av riskanalysen.

2015-01-28 var det en hearing om samexistens mellan GSM-R och 4G (se annan rapport; red anm) där det sammanfattningsvis framgick att järnvägsbranschen inte kan förvänta sig finansiering från Näringsdepartementet, Trafikverket inte kan acceptera trafik utan skyddsutrustning från det datum frekvensen slås på för fullt och mobiloperatörerna följer sina regler och har för avsikt att slå på full styrka fr o m 2015-07-01. Näringsdepartementet kallar till ett styrgruppsmöte 2015-02-11 för att hantera detta. Trafikverket avser att förbjuda oskyddade fordon att köra från 2015-07-01 – de identifierade riskerna kan bara hanteras med införande av skydd eller förlängd väntan på påslagning av full styrka. Ett avvikelsemedelände till JNB förbereds och kommer att gå ut på samråd i närtid – minikrav och rekommenderad lösning kommer att framgå av avvikelsemedeländet.

Red undrade vad som hänt med Trafikverkets förslag att skjuta starten på effekthöjning i mobilnäten till 2016-04-01 och svaret var att detta ska styrgruppen hantera. Från Euromaint undrades om det finns filter för handhållen utrustning? Jonas Lindh svarade att det inte finns, men problematiken med störning för dessa blir dock mindre. Ett alternativ är att bygga ännu fler basstationer. Det undrade hur många filter som finns och monterings tid m m? Jonas Lindh svarade att det har leverats 3 000 SIM-kort och dessutom har 170 utländska fordon trafikeringstillstånd i Sverige, alltså tillsammans ca 3 100 radiomoduler som behöver förses med filter. För ERTMS och ETCS behövs ett av Trafikverket specificerat och upphandlat filter den enda godkända skyddet. För talkommunikation är det stora filtret det enda som klarar kraven, men även förbättrade radiomoduler kan fungera, men då kan de behöva göras om.

Från TÅGAB undrades över kostnaderna – detta är de små operatörernas problem, för de stora är tiden för installation problemet. Jonas Lindh svarade att Trafikverket har utrustat ett Rc-lok som kostade 50 000,- – en liknande installation i serieproduktion kan förväntas kosta 40 000,- inklusive jobbet. Tillsammans beräknas

kostnaden uppgå 100 MSEK dock utan kostnader för stillestånd och eventuellt forcerade arbeten. Från Skandinaviska Jernbanor undrades hur det fungerar för den internationella trafiken? Jonas Lindh svarade att det tekniskt fungerar mycket bättre, men regelverket stoppar tåget vid gränsen. Någon undrade över sannolikheten för störningar? Jonas Lindh svarade att den är 100 %. Någon undrade om detta är ett exklusivt svenskt eller ett gemensamt EU-problem? Jonas Lindh svarade att han var på en ERA-workshop i frågan och i flera länder har man upplevt störningar från 3G/4G-näten, men i Sverige var vi förutseende och fick skyddsvillkor, i andra länder är man inte förberedda.

Någon frågade om alternativet ny mjukvara i MobiSir fungerar? Jonas Lindh svarade att det är fel inriktning – denna lösning klarar sig i max 1–2 år. Någon undrade hur mycket mobiloperatörerna får höja signalstyrkan? Jonas Lindh svarade att i Sverige får de höja 200 gånger, men det finns ingen EU-samordning kring detta. Någon undrade hur mycket plats filtret tar? Jonas Lindh svarade att den tar plats som en liten mikrovågsugn. Anne-Marie Olovsson undrade om det genomförs en upphandling av filter till alla? Red påpekade att även för museitågen är kostnaden central och undrade över kostnaden för alternativet ny mjukvara (radiomodul)? Jonas Lindh svarade att den ligger i intervallet 15 000–25 000,-. Han påpekade dock att för ERTMS är det bara det stora filtret som klara kraven.

Någon fråga om att detta kan lamslå den nationella tågtrafiken och konsekvenserna av detta? Jonas Lindh svarade att därför tog Näringsdepartementet på sig att ha en styrgrupp. Det handlar om en avvägning där effektivare nätutnyttjande tar över GSM-R-kravet. Red påpekade att det på hearingen framfördes att det tar 12–18 månader att installera alla filter. Någon frågade om mobiloperatörerna tar konsekvenserna och kostnaderna för tågoperatörerna. Jonas Lindh svarade att det var de beredda till 2012, vilket dock hindrades av att regelverken tagit tid på sig att komma på plats; men den politiska nivån tar över nu... Han fortsatte med att rekommendera att sätta igång med monteringar av skydd redan nu. Någon frågade om fortsatt information? Jonas Lindh svarade att Trafikverket har en arbetsgrupp tillsammans med BTO, men att ska informera även andra. Stockholmståg undrade om man i stället kan använda vanliga mobiltelefoner för kontakt till/från trafikledningen? Jonas Lindh svarade att det fungerar om man reducerar trafiken till hälften så att trafikledarna klar detta sätt att kommunicera... Man når honom på jonas.lindh@trafikverket.se

Terje Johnsson, f n konsult åt Trafikverket, berättade om arbetet med *Gemensamma Trafikregler* (GTR), efterträdaren till JTF. Bakgrunden är att Transportstyrelsen ska upphöra med förvaltningen av JTF 2015-12-31 och att branschen förväntas ta över. Regelverket behöver vara kvar, en ny form behöver skapas samtidigt som det finns goda möjligheter att utreda om fler regler kan och bör vara gemensamma. Tra-

FRI-MÖTEN forts

fikverket har tagit på sig att utreda och finna lösningar på ovanstående. Han har analyserat och kartlagt nuläget, kollat nuvarande förvaltning (med Transportstyrelsen), kollat motsvarande i andra branscher (flyg) och länder (Norge och Danmark), tittat på ambition och målsättning (tidigare har det talats om behov för en kort tid, men nu ser han att lösningen måste hålla åtminstone 5–10 år), tänkbara organisationsformer samt branschens delaktighet i utredningsarbetet.

Han fortsatte med att BTO har arbetat med ett gemensamt regelverk, *Tågdoc*. Det är svårare på infrastruktursidan där det finns 300 förvaltare men ingen branschorganisation. En slutsats är att Trafikverket är den enda rimliga huvudmannen. Vad som ska ingå i det nya regelverket får avgöras under året och är framförallt beroende av BTOs syn på detta (vilka dokument man önskar skicka med) samt principer för rollfördelning (och samverkan) mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Det handlar också om fördelning av kostnader, där man från Trafikverket påpekade att man inte har rätt att finansiera vad som helst. En bred förankring är viktigt och branschens delaktighet särskilt viktig – han efterlyste intresserade.

Från Trafikverket meddelades att man behöver en organisation på plats före årsskiftet och börjar rekrytera före sommaren. Man meddelade även att FRI har en arbetsgrupp för detta som kan fortsätta men behöver utvidgas – intresserade uppmanades att höra av sig. Terje Johnsson fortsatte med att man i nästa steg skulle konkretisera ändringsbehov men också uppskatta förändringsbehovet för regelverket. Han nås på telefon 070-777 38 97. Från Trafikverket framfördes att ju mer av regelverket som är lika, desto lättare blir det för alla aktörer i systemet. Gruppen tyckte att arbetssättet var OK.

Nästa punkt var **proaktiv riskhantering** där Trafikverket påpekade att det finns behov av att följa risker mer proaktivt. Från Euromaint framfördes synpunkten att det finns behov att dela med sig av kunskaper om säkerhetkritiska fordonstekniska fel. Från SJ berättades att man resonerat internt om att utgå från de detaljerad risker man såg för att kunna se vilka som var gemensamma med andra och dessutom klassificera dem där man även tittat på framtida risker. Detta resulterade i följande lista:

- Plankorsningar (minskat fokus) och kollision med tunga lastfordon
- Sammanstötning med arbetsfordon på spåret
- Säkerfarliga brister i infrastrukturen
- Brister vid manuell trafikstyrning system M (inte så personcentrerat, mer teknik)
- Yttre påverkan och sabotage (BTO skapar fokusgrupp kring detta)
- Järnvägstunnlar
- Kommunikations- och/eller IT-säkerhet
- Plattformsövergångar
- Spontanevakuerings (måste korta tid till ordnad evakuering)

- Tekniska fordonsfel
- ERTMS-utbyggnad (hur lösa säkerhet under ombyggnad).

Det var samsyn vid ett BTO möte om dessa risker – dock behövs det tillföras risker för godstrafik. Från Trafikverket meddelades att man anstränger sig hårt för att införa *CSM Monitoring* och har anställt en person för att bygga upp ett riskråd. Det kan kopplas ihop med detta, men man kommer att inte att ha riskerna sammanställda förrän vid årsskiftet. Gruppen behöver enas om tre prioriterade områden att börja titta på. Trafikverket visade en sammanställning över risker med katastrofal potential: last, brand, påkörning, sabotage, kollision samt urspårning i hög fart. Man bör tillägga spontanevakuerings. Det gäller här att några tillsammans studerar hur de kan hanteras. Påpekades att branschen hittills varit alldeles för händelsestyrda och reaktiva och bör i högre grad vara proaktiva. Infranord påpekade att det fanns risker med de få kvarvarande eldriftcentralerna där man blandat brytare på olika platser. Green Cargo tar upp dessa risker och kompletterar med godspunkter. FSJ meddelades att man tar upp liknande frågor i ett annat möte 2015-02-09.

Angående **parkeringsspår** beklagade Trafikverket att den ansvariga hade blivit förhindrad att delta på mötet, men man meddelade att man fortsätter med Malmöprojektet. Från Green Cargo undrades om det verkligen ska behöva ta tio år att få fram uppgifter om lutning på bangårdar? Trafikverket svarade att uppgifterna bör finnas någonstans, frågan är var... Trafikverket avser att fortsätta direkt och har fått pengar för detta. Trafikverket har haft diskussioner med berörda om **riskanalys vid förändrade trafikupplägg**, men det fanns inget att rapportera nu. Man har varit för inriktad på tågplansskiften, men kallat till möte med järnvägsföretagen – frågan är närmare löning, men inte löst. **Information om punkter på bevakningslistan** handlade om *bromsskor* och *vagnförstängare* – projekt säkra bangårdar tycker detta är en fråga för järnvägsföretagen. BTO tar upp det i branschföreningen igen och anser det vara en trafiksäkerhetsfråga som berör parkeringsspår.

Angående **utvärdering av FRI verksamhet 2014** drog man igenom fjolårets utvärdering där en del åtgärdats, som möten i Stockholm och att ta upp JTF. Även Trafikverkets kundtjänst bör vara med samt att FRI är för okänt inom Trafikverket, vilket man höll med om och avser åtgärda. Därefter fick deltagarna utvärdera förra årets verksamhet varvid bl a framkom att kallelser och utskick samt svar hanteras per e-post, möjlighet till eventuella akuta extramöten vid större händelser efterlystes samt angående om alla berörda nås noterades att branschorganisationerna FSJ och JHRF nu blivit med, att *ISS Trafficare* bör kallas, att red framförde att de JHRF-medlemmar som själva har TRAV kan vara intresserade och att förvaltare av angränsande infrastruktur bör vara med. Trafikverket tar fram en beskrivning av vad FRI är och skickar ut den till potentiellt intresserade. Framfördes att FRI även kan ägna sig åt beredning inför Transportstyrelsens branschrådsmöten.

FRI-MÖTEN forts

Trafikverket meddelade att det kommer att vara en *säkerhetskonferens* 2015-09-22—23 (lunch—lunch) i Stockholmsregionen. 2015-02-17 är det programkommittémöte inför denna konferens – man vill få upp Transportstyrelsen på banan med säkerhetsrapporterna som en punkt. Trafikverket är nöjd med *regelgruppen*, som har sex möten per år och i dag hanterar JTF-frågor. Reglerna för backning vid tågfärd bör omarbetas och förtydligas. För backning mot stopp kan tolkningen behöva stämmas av med Transportstyrelsen – regelgruppen får i uppdrag att ta fram denna TDOK och sedan köra. Trafikverket meddelade angående sin *organisation* att det tidigare verksamhetsområdet *Samhälle* har blivit *Planering*, där man har funktionellt ansvar för trafiksäkerheten. Inom Planering har säkerhetsstyrning brutits ut till en egen enhet. Det finns en trafiksäkerhetschef, men verksamhetsområdena har även eget ansvar för detta. Ett organisationsschema utlovades i minnesanteckningarna. En fråga om omorganisationen riskanalyserats besvarades nekande... Det meddelades att den nuvarande chefen för Trafikledning troligen blir t f GD när Gunnar Malm går i pension i slutet av månaden.

Kommande FRI-möten äger rum 2015-05-07, 2015-09-17 och 2015-12-03, samtliga i Stockholm och kl 10—16. Kallelsen avses sändas ut ganska långt innan och dagordning m m två veckor innan mötet. Sammantaget tyckte red att detta var ett mycket intressant och givande möte (det är därför rapporten blivit ganska lång...) som samtidigt är en viktig del av det som också föreningarna har inskrivet i sina säkerhetsstyrningssystem – samverkan kring gemensamma risker! (red 2015-02-05)

FRÅN ARBETSAM

Mimmi - Årets Arbetsmyra 2015

Mimmi Mickelsen, spårvagnsinstruktör i Göteborg, har utsetts till Årets Arbetsmyra för sitt stora engagemang inom Museispårvägen och Svenska Spårvägssällskapet.

Arbetets museum i Norrköping har uppdraget att stötta landets cirka 1 450 arbetslivsmuseer med bland annat insatser för att öka kompetens, nätverkande och kunskapsutbyte. Som en följd av detta ger varje år Arbetets museums vänförening ett pris till en av alla de eldsjälar som genom sina insatser för våra arbetslivsmuseer bidrar till ett rikt kulturliv och bevarande av vårt kulturarv.

– Genom priset Årets Arbetsmyra vill vi uppmärksamma dels landets alla arbetslivsmuseer, dels alla de människor som med liv och lust, och ofta på ideell basis, hjälper till att bevara kulturarvet och tillgängliggöra det, berättar Torsten Nilsson, arbetslivsintendent vid Arbetets museum i Norrköping.

Det var en enig jury som utsåg Mimmi Mickelsen till Årets Arbetsmyra. Bakom nomineringen står Museispårvägen i Malmköping och Spårvägssällskapet Ringlinien. (Via *ArbetsSam Nyhetsbrev* 2015-01-13)

FRÅN SIM

Hög tid att nominera Årets industriminne!

Glöm inte att det nu är hög tid att nominera kandidater till utmärkelsen Årets industriminne 2015! Skicka ditt/dina förslag till föreningens styrelse under e-postadress eric.julihn@telia.com **senast måndagen den 16 mars!** Fler detaljer i bifogade utlysning. Den kan du också hämta från föreningens hemsida, på www.sim.se/143306. Sprid gärna utlysningen vidare, alla nomineringar är välkomna!

European Industrial and Technical Heritage year

2015 är utsett till European Industrial and Technical Heritage year. Detta kommer att märkas under året runt om i hela Europa. Läs mer här: <http://www.industrialheritage2015.eu/> <http://www.e-faith.org/home/?q=content/european-industrial-and-technical-heritage-year-2015>

Kulturarvsdag med industrihistoriskt tema

Med anledning av detta har Riksantikvarieämbetet bestämt att kulturarvsdagen i år har tema är *Människors värv och verk – en resa i industri- och teknikhistoria*. Under Kulturarvsdagen deltar lokala arrangörer med olika aktiviteter för allmänheten, runt om i hela landet. I år firas Kulturarvsdagen den 13 september. Mer info på Riksantikvarieämbetets hemsida: <http://www.raa.se/aktuellt/vara-evenemang/kulturarvsdagen/>

Arbetslivsmuseernas dag i Trollhättan

Arbetslivsmuseernas dag firas i Trollhättan 9 maj på Innovatum. Detta för att synliggöra arbetslivsmuseerna som ett spännande besöksmål och en plats för kunskap och upplevelser. Arrangörer är NAV, *Nätverket för Arbetslivsmuseer i Väst*. Mer info och anmälningsuppgifter finns här: http://www.innovatum.se/aktiviteter/arbetslivsmuseernas_dag_2015/

FRÅN SIM forts

Mer material till Industriminnesföreningens hemsida!

Hemsidan *sim.se* ska leva, men då behöver vi din medverkan. Bläddra igenom hemsidan. Du har säkert idéer om vad som borde vara med. Den här gången efterlyser vi speciellt uppgifter om **seminarier/konferenser** samt **övriga arrangemang** som rör industriarvet. En visning, en utflykt, en filmvisning, ett möte... Allt är välkommet! Sedan publiceras det under rubriken Aktuellt på *sim.se* och flaggas på hemsidans förstasida. Skriv till webmaster@sim.se. Skicka gärna en bild, affisch, eller liknande.

Vänliga hälsningar Svenska Industriminnesföreningen,
genom /Ida Dicksson (*SIM Nyhetsbrev 2015-02-28*)