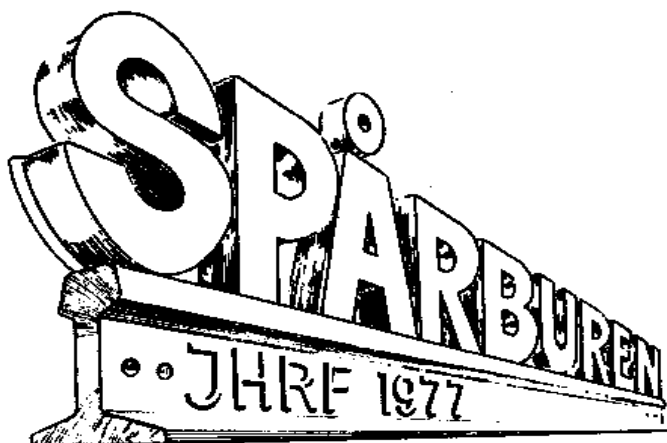


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Tågoperatörerna



3/15

2015-04-16

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 tredje Spårburen efter ett kort uppehåll och med en del smått och gott som hänt sedan senast. Viktigt denna gång är att det nu finns dokumentation från höstens säkerhets- och utbildningsseminarier samt att det fortsatt händer mycket inom området GSM-R och 3G/4G. Det finns mer material att jobba med så det kan bli en Spårburen till ganska snart.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med kort rapport från vår- och årsmötet, information från BTO om deras arbete med JNB och TRAV, dokumentationer av höstens säkerhets- och utbildningsseminarier samt fyra insända remissvar o dyl till Transportstyrelsen angående deras upphörande av förvaltning av JTF, trafikplatsnamn, ändring av TSD Trafikstyrning signalering avseende bl a filter till GSM-R och möjlighet till ökad maxspänning i kontaktledningen.
- En artikel om den senaste utvecklingen i frågan om störning av GSM-R från 3G och 4G med två rapporter från möten i Näringsdepartementets styrgrupp samt dokumentation av ett möte kring detta som BTO och *Sveriges Kommuner och Landsting* ordnade.
- Information från ArbetSam: Inbjudan till en konferens om ljud, kort rapport från ArbetSams museidagar samt påminnelse om kurser för att tillgängliggöra sitt museum.

FRÅN STYRELSEN

Vår- och årsmötet

ägde rum i Stockholm 21 mars som tidigare meddelats. Medlemmar och funktionärer kommer att få minnesanteckningar från det förstnämnda och har redan fått protokoll från det senare.

Årsmötet

Förbundsstyrelsen är helt oförändrad och ser ut som följer:

Ordförande:	Jonas Svartlok
Vice ordf:	Anders Johansson
Sekreterare:	Anders Svensson
Kassör:	Sten Nordström
Ledamot:	Stefan Blomstrand
Suppleant:	Mikael Däckfors
Suppleant:	Björn Santesson

Valberedningen förändrades inte heller och består av Henrik Arvidsson Samsonowitz, sammankallande, Morrgan Claesson och Lars Lindström.

Revisorer är Peter Alsén och Carl-Erik Olsson med Lars Nilsson och Mats Ragnarsson som suppleanter för dessa (också oförändrat).

Medlemsavgifterna för 2016 förändrades inte. Verksamhetsplanen förändrades så att avsnittet myndighetskontakter o dyl prioriterades upp – det ska placeras först i verksamhetsplanen. I samband med detta diskuterades förbundets representation på allehanda möten och mötet enades om att det är bra om man om möjligt kan sända två representanter – en som dokumenterar (red) och en som mer kraftfullt kan driva branschens frågor.

Vårsmötet

Detta inleddes med informationspunkter – Tågsommar, Tågsläpp, Almedalen m m – och fortsatte med att diskutera förutsättningarna för ett svenskt arrangerande av FEDECRAILs ungdomsläger 2018. Det meddelades att hemsidan byggts om, red underströk att Spårburen ska ses som en del av föreningarnas säkerhetsstyrningssystem och en idé om att göra JHRF mer känt för (bl a) medlemmarnas (aktiva) medlemmar genom att börja lägga in information om och länk till Spårburen i *Järnvägshistoriskt Forum* gillades – och har verkställts en första gång. Höstmötet beslutades äga rum 2015-10-10—11, men den föreslagna platsen (Oxelö-

FRÅN STYRELSEN forts

sund) används antagligen till nästa års vår- och årsmöte i stället.

Olika förslag till utbildningar, bl a ombordare, typutbildningar för olika fordon, arbetsmiljö- och miljöutbildning. Det har "regnat" remisser över förbundet den senaste tiden och styrelsen meddelade att man försöker besvara alla, bl a för att termen *museijärnvägar* inte ska användas där (också) museitåg på statens spår avses. Det meddelades att Trafikverket tagit över ansvaret för JTF och att JHRF försöker ordna representation i den grupp som Trafikverket ska ta till sin hjälp. Konflikten mellan GSM-R och 3G/4G behandlades också (för mer information om detta, se artikeln **GSM-R OCH 3G/4G** nedan). Till sist avhandlades försäkringar, ID-krav på stora bangårdar och dokumentation för avtal att hyra ut fordon.

Söndagens studiebesök

ägde rum på Beckholmen, där Hakon Malmborg tog emot oss och visade runt. Tyvärr vara vi bara tre st som tagit tillvara erbjudandet om en kompletterande aktivitet till lördagens möten, men i gengäld fick vi som närvarade desto mer av de bullar som red anskaffat med tanke på en något större grupp... Hakon berättade och Beckholmens och dockföreningens historia och vi fick vandra ner i den docka som dockföreningen disponerar, där det även denna råkalla söndagförmiddag pågick verksamhet vid de flesta av de där liggande båtarna. (*red 2015-03-21—22*)

Angående JNB och TRAV

Under första kvartalet har vi förhandlat om innehållet i **JNB:s allmänna villkor och Trafikeringsavtalet**.

Trafikverkets inställning till sitt uppdrag är följande:

- TRV vill vara en bra leverantör (leva upp till ingångna avtal)
- Arbeta förebyggande och motverka avvikelser från avtal
- Ge järnvägsföretagen så bra förutsättningar som möjligt för att bedriva en effektiv verksamhet

Nuläget i förhandlingarna:

Vi har fått igenom flera lättnader och förbättringar som – om möjligt – kan komma med genom avvikelsemeddelande i JNB 16. En del av de förbättrade villkoren kommer som ersättningar i kvalitetsavgiftssystemet.

En slutrapport över arbetet håller på att tas fram. Den kommer att presenteras under Trafikverkets kunddag den 15 april.

Det finns flera frågor som vi fortfarande INTE är överens om. T.ex. förslaget att frysa banavgifterna till dess att infrastrukturen är återställd i fullgott skick. Arbetet med att utveckla JNB och TRAV måste därför fortsätta.

Vår rekommendation i dagsläget är dock att tågoperatörerna inte innehåller banavgifter. Frågan om det fortsatta agerandet kommer att kunna diskuteras under BTO:s årsstämma den 7 maj.

Dags för förarbyte

I och med mars månads utgång så går tåget för min del. Björn Westerberg tar över VD-stolen på BTO och jag blir en frispelande "senior advisor".

Det finns många branschfrågor inom järnvägen som är uppe och rullar. Varav banunderhållet, banavgifterna, ERTMS, GSM-R, EU-regleringar, höghastighetsbanor och järnvägens framtida organisation är några.

Jag önskar er alla lycka till med att utveckla framtidens järnväg och tackar för att få ha varit med på en del av resan.

Tack alla för ett gott samarbete i en bransch med både fina anor och goda framtidsutsikter.

Med vänliga hälsningar

Christel Wiman (*mejl från BTO 2014-03-27*)

Säkerhetsseminarium 2014

Minnesanteckningar från JHRF Säkerhetsseminarium 2014-11-08 i Hotell Rådmannen, Alvesta

Deltagarna presenterade sig själva:

- JHRF – Stefan Blomstrand, Jonas Svartlok, Peter Heller, Peter Sjöquist
- NBVJ – Jan Helger, Kjell-Åke Nilsson
- DBV – Pierre Marklund
- SKÅJ – Rolf Ryrholm, Leif Fagerström
- KV – Sten-Olof Schöllin
- NJ/NJM – Micke Carlsson
- OJF – Bo Karlsson, Lars Röhdin
- FVJ – André Larsson, Björn Strand
- FSVJ – Rolf Svensson
- MBV – Rolf Nord, Jan Långström
- ENJ – Sten Nordström
- DVVJ – Joakim Lundgren
- SMoK – Hanne Reiler, Björn Fura
- SÅS – Carl Erik Olsson

Förväntningar på säkerhetsseminariet:

- Diskussioner om kamratstödjare, samarbete m.m.
- Gemensamma värderingar, kompetenser m.m.
- Möjliget till gemensam bärgningsförsäkring?

Hänt sen sist:

- NBVJ: Trafik endast på egen bana. Problem med Transportstyrelsen i fråga om utbildningsplaner; myndigheten vill inte godkänna en "grundkurs". Har det med formulering att göra eller finns det formella hinder? Frågan skjuts till utbildningsseminariet.

FRÅN STYRELSEN forts

- DBV: Haft revision, upplever bemötandet från Transportstyrelsen som positivt.
- SKÅJ: Haft besök av Transportstyrelsen. Brister i dokumentation. Bra bemötande från myndigheten.
- NJ: Inget att rapportera.
- NJM: Inget att rapportera.
- FVJ: Revision. Vanligaste fel är att man gör rätt men inte har det beskrivet i dokumentationen. Samarbetar med NJ i fråga om trafikverksamhet.
- SÅS: Tillsyn. Upplevdes som positivt.
- FSVJ: Erhållet särskilt tillstånd. Har tillsyn plane-rad i höst (november).
- MBV: Tillsyn.
- ENJ: Inget att rapportera.
- KV: Inget att rapportera.

Vilka föreningar ha regelverk för internrevisioner, och vilka har utfört revisioner under det senaste året?

- NBVJ: Reviderar avdelningsvis, en avdelning per år.
- DBV: Liten verksamhet, reviderar allt.
- FSVJ: Reviderar delsystem.
- SKÅJ: Inget regelverk, organisation pågår.
- KV: Har reviderat fordon/underhåll samt dokument under 2013. Inget under 2014.
- NJ: Reviderat säkerhetsstyrningssystemet.
- OJF: Reviderar avdelningsvis, en avdelning per år.
- FVJ: Inget regelverk, organisation påbörjad efter anmärkning från Transportstyrelsen.
- MBV: Skapar revisionsplan.
- ENJ: Reviderat föreskrifter.
- DVVJ: Har reviderat dokument och dokumentstyrning. Revision av infrastruktur pågår.
- SMoK: Enligt revisionsplan. En division (säkerhet, fordon, trafik, personal) per år enligt en rullande plan.
- TJF/FAS: Två revisioner per år, hela verksamheten revideras under en tvåårsperiod.

Vad händer i stora världen?

- Fjärde järnvägspaketet.
- JTF frångås 2016. TSD Drift implementeras. I och med detta kommer operatörerna att få ett större ansvar för att skapa och underhålla regelverket.

Tillbud, olyckor och avvikelser:

- SKÅJ: Växlingstillbud på Nynäs (Gävle). Annan operatör missförstod tkl besked och var nära att köra in i SKÅJ.
- NJ: Haveri koppelstångslager.
- SMoK: Tillbud till plankorsningsolycka.
- TJF: Självavkoppling under spärrfärd med efterföljande sammanstötning av spärrfärdssättets delar.

Operativ arbetsledning:

Genomgång av organisation och uppgifter för operativ arbetsledning. Funktionen ska finnas för Trafikverkets och myndigheters kontakt med operatör, bland annat vid nödläge.

- Dokumentation.
- Aktuella avtal (t.ex. lokhyra m.m.).
- Telefonlistor till tjänstgörande och reservpersonal.
- Körplaner för den aktuella verksamheten.
- Befogenheter, delegationsordning.
- Försäkringshandlingar.
- Checklistor.

Vad gör operativ arbetsledning och vad får operativ arbetsledning göra? Kort diskussion.

Vad saknas, vad kan JHRF hjälpa till att organisera?

- Organisation för kamratstödjare.
- Organisation för faktainsamlare.

Att tänka på:

- Rutiner kring röjning och bärgning.
- Krisberedskap, t.ex. tillsammans med kommuner etc.

Deltagarnas frågor (och svar):

Besiktning av spår.

- Diskussion uppstod utan att komma till något egentligt svar.

Alkoholpolicy.

- Alla föreningar har nolltolerans i någon form, i vissa fall kompletterat med regler om tidsgräns sedan senaste alkoholintag. Några föreningar skriver avtal med medlemmarna om nolltolerans och alkoholtester.

Externa (under)leverantörer.

- Se till att reda ut ansvarsförhållanden, informationsutbyte, kompetens och uppföljning. Reglera dem i avtal.
- Önskemål att JHRF tar fram en avtalsmall för medlemsförening/leverantör.

Låna vagnar av varandra.

- Önskemål om en gemensam vagnpool för att kunna hyra/låna vagnar av varandra.

Påminnelse till alla föreningar att skicka in en årlig sammanställning av avvikelser, tillbud och olyckor till JHRF.

Önskemål om system för att dela vital säkerhetsinformation mellan medlemsföreningarna. (*Stefan Blomstrand 2014-11-08*)

Utbildningsseminarium 2014

Minnesanteckningar från JHRF Utbildningsseminarium 2014-11-09 i Hotell Rådmannen, Alvesta

FRÅN STYRELSEN forts

Närvaro:

- JHRF – Stefan Blomstrand, Jonas Svartlok
- NBVJ – Jan Helger, Kjell-Åke Nilsson
- DBV – Pierre Marklund
- SKÅJ – Rolf Ryrholm, Leif Fagerström
- KV – Sten-Olof Schöllin
- NJ/NJM – Micke Carlsson
- OJF – Bo Karlsson, Lars Röhdin
- FVJ – Andreé Larsson, Björn Strand
- FSVJ – Rolf Svensson
- MBV – Rolf Nord, Jan Långström
- ENJ – Sten Nordström
- SMoK – Hanne Reiler, Björn Fura
- SÅS – Carl Erik Olsson

Utbildningsorganisationen hittills:

Utbildningsrådet består av Björn Fura (utbildningsledare), Rolf Ryrholm, Kim Bäckström (huvudexaminator) och Jonas Svartlok. Gruppen planerar att utvidgas med ytterligare personer under den närmsta tiden.

Utbildningsrådet har hittills haft ett par möten, men behöver mer konkret att gå på för att kunna fortsätta sitt arbete.

Utbildningsorganisationen har även kontaktats av Transportstyrelsen för revision, men då verksamhet inte förekommit blev revisionen inställd.

Utbildningsorganisationen har bildats för förarutbildningar, men kan söka dispens även för andra befattningar.

Utbildningsorganisationen omfattas av lagkrav i det så kallade lokförardirektivet (SFS 2011:725 och TSFS 2011:60). JHRF Styrelse är ansvarig och har delegerat verksamheten till Utbildningsrådet. Rådet i sin tur utser lokala lärare och examinatorer hos de anslutna medlemsföreningarna.

Jonas Svartlok redogjorde för utbildningsreglementet utifrån att detta visades på storbild. Viss diskussion om tolkning av stycke 9.3.1 kom upp, och det uppdrogs till utbildningsrådet att förtydliga vad som avses då det kan tolkas som att utbildningen inte kan bedrivas på ett fordon som står på verkstad för revision.

Klarläggande av begreppet ”personlig mognad”:

- Kunskaper och färdigheter,
- Vilja/förmåga att ta ansvar, samt
- Engagerad.

Inventering av utbildningsbehov:

- Lärare/examinatorer
- Kamratstödjure
- Utredare/fakta­samlare/OPA
- Ombordansvarig/avgångssignalerare
- Operativ arbetsledning

- Besiktning/underhåll av fordon
- Vistelse i spår
- Arbetarskydd
- ATC underhåll och handhavande
- Växlingsförare sidospår
- Teknisk vagn­tjänst/bromslära
- Förare G-tåg P-tåg→
- Underhåll/besiktning bana/spår/signal
- El- och diesellära

Typutbildning:

- SÅS: Ånglokspersonal, Z64, T21, T23, V3, växling
- SMoK: Y6/7/8, X16, X21, X9, förare och växlingsförare bangård
- ENJ: Y6/7/8, BAM
- MBV: Z, Z3, Z43, Z61, Z64, NJA7, NJA12, Du, Da, Dm3, Hg, Öd, Ud, Yd, Q13, A3, A6, MDR, TRV, V1, Ånglok
- FSVJ: Ma, Hg, Ånglok, Jenbach, DT, växlingsförare
- FVJ: Y7, Yd1, Z43, Z49, Zsh, Z6, Ånglok, PV6, BAM, MDR, växling
- OJF: Z65, T23, Ånglok, BAM, MDR, Y6/7/8
- NJ: Ra, Da, Z3, Z43, T21, Ångfordon, Ub, BAM, Y1, växling, G->P
- NJM: Z43, Z49, T21, ÄF, Ånglok, växling
- SKÅJ: Ånglok, Da, Du, F, Hg, Ma, Mg, Ra, T21, X5, Z43, Z49, Z64
- DBV: Y8, (X7, X17), BAM, V3, MDR, växling
- NBVJ: Ånglok, T2, Z43, Zm, Z65, Y6/7/8, Stut, Yo2, BAM, MDR
- TJF: Z43, Z64

Prioriterade behov:

- Lärare, Förare växling, Förare G->P
- Yo2, Y6/7/8, X16
- Da, Dm3, Hg, Ra, F, Ma
- T2/T21, Z49, Z65
- Ånglok
- Q13, Jenbach, BAM, MDR

Genomförda utbildningar:

- OJF: T23.

Att arbeta vidare med:

- Checklista för lärare.
- Register över lärare och examinatorer för korsanvändning mellan föreningar.
- Gemensam blankett för kursutvärdering.
- Mall för utbildningsplan.
- System för att dela vital säkerhetsinformation mellan medlemsföreningarna.

Utbildning för organisationer som ej är anslutna till JHRF:

En diskussion uppkom huruvida utbildningsorganisationen kan användas för utbildning åt annan aktör än förening ansluten till JHRF. Deltagarnas mening var att sådan utbildning mot avgift kan vara tillåten om det gynnar den enskilda föreningen genom att man t.ex.

FRÅN STYRELSEN forts

utbildar en extern organisations förare att framföra ett fordon som hyrs av föreningen i fråga, och på så sätt genererar inkomst. I dessa fall behövs tillstånd genom beslut av JHRF styrelse. (*Stefan Blomstrand 2014-11-09*)

Remissvar och skrivelser

Här kommer tre remissvar och en synpunkt per mejl-korrespondens som inlämnades i slutet av mars och början av april:

Remissvar avseende *Föreskrifter om bedrivande av vägtrafik*

Inledning

JHRF består av 34 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

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, förvaltat av Trafikverket.

Totalt körs årligen ca 120 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (2014).

Sammanfattning

JHRF är positiva till det mesta av Transportstyrelsens utredning och föreskriftsförslag. Förbundet pekar dock på att det är olyckligt att det inte var klart med ny huvudman för förvaltningen av JTF innan förslag att avsluta Transportstyrelsens förvaltning av JTF sändes ut. Dessutom påpekar förbundet att det i konsekvensutredningen saknas information om att ett antal av järnvägsföretagen är ideella föreningar och konsekvenserna för dessa. Förbundet pekar också på att den i föreskriftsförslaget använda termen *museijärnvägar* innefattar krav på egen infrastruktur och således utesluter den museitågstrafik som bedrivs på statens spåranläggningar, vilket är förbundsmedlemmarnas huvudsakliga verksamhet och föreslår därför ett antal modifieringar av de föreslagna föreskriftsändringarna. Dessutom föreslår JHRF kompletteringar av ytterligare två paragrafer med undantag för museala järnvägsfordon.

Synpunkter

JHRF ställer sig i huvudsak positiva till Transportstyrelsens utredningar och föreskriftsförslag, med undantag för det nedan anförda.

Konsekvensutredningens punkt 5.1.1 *Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma ...*

Förbundet anser att det är olyckligt att detta förslag sänts ut innan det blivit helt klart med den fortsatta förvaltningen av JTF – detta är något som helt klart ska ske branschgemensamt eftersom de flesta aktörerna verkar på samma järnvägsnät och därför måste ha gemensamma regler. Nu har Trafikverket träffat en överenskommelse med Transportstyrelsen om att ta över förvaltningen av JTF från 2016-01-01 och även involvera branschen i övrigt (Trafikverkets hemsida 2015-03-04), men denna överenskommelse borde ha säkrats innan Transportstyrelsen började agera för att avveckla sitt engagemang i JTF!

Konsekvensutredningen för säkerhetsintyg och säkerhetstillstånds punkt 5.1.2 *Vilken blir tidsåtgången ...*

I konsekvensutredning saknar förbundet information om att ett antal av järnvägsföretagen är ideella föreningar och vad denna förändring – upphävande av JTF och egen förvaltning av motsvarande föreskrifter – kan innebära för dessa som nu bedriver trafik enligt JTF. Även ideell arbetskraft är en ändlig resurs och även om den inget kostar så är det likväl en resursåtgång. M h a den timkostnad som används i samband med kostnadsrapportering för EU-bidrag, 175,-/timme, kan resursåtgången kvantifieras ekonomiskt till drygt 0,6 MSEK per förening eller ca 9 MSEK totalt för alla de 15 berörda föreningarna, om regler motsvarande JTF skulle förvaltats enskilt av varje förening, vilket är en synnerligen betydande resursåtgång. Även 0,6 MSEK i ett branschgemensamt förvaltande för den ideella branschen är en betydande resursåtgång.

Användande av termen *museijärnväg*

I föreskriftsförslaget används termen *museijärnväg* avseende museitrafik på järnvägar. Förbundet måste här peka på att det förekommer en otydlighet i denna terminologi, eftersom termen *museijärnväg* inte omfattar den enligt ovan relativt omfattande trafiken med museitåg på statens spåranläggningar, vilken är den huvudsakliga inriktningen på förbundets medlemmars verksamhet. En museijärnväg definieras som en "anläggning vars syfte är att återskapa en äldre järnvägsanläggning" (ur Museibanornas Riksorganisations stadga 2007-03-10). I detta begrepp ingår alltså att en museijärnväg opererar på egen infrastruktur.

Eftersom föreskriftsändringarna i huvudsak avser museitrafik på statens spåranläggningar bör en annan terminologi användas, se nedan.

FRÅN STYRELSEN forts

Modifiering av författningsändringar

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 4 §**:

”Tåg vars främsta fordon är ett *museijärnvägsfordon* behöver inte uppfylla kraven i 2 § andra stycket och 3 §.

...” (vår kursivering)

Enligt ovan föreslår vi att termen *musealt järnvägsfordon* används i stället.

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 6 §**:

”...

Tåg vars bakre ände utgörs av *museijärnvägsfordon* behöver inte uppfylla kraven i första stycket. Dock ska det uppfylla kraven i 5 §.

...” (vår kursivering)

Enligt ovan föreslår vi att termen *musealt järnvägsfordon* används i stället.

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 17 §**:

”Tåget ska vara utrustat med en anordning för fordonsbaserad övervakning av tågförarens vaksamhet. Den ska göra att tåget stannar om föraren inte reagerar inom en viss tid; tidsfristen anges i TSD Rullande materiel.

Museijärnvägsfordon behöver inte uppfylla kraven i första stycket.” (vår kursivering)

Enligt ovan föreslår vi att termen *Museala järnvägsfordon* används i stället.

Ytterligare behov av undantag för museala järnvägsfordon

JHRF ser ett antal ytterligare behov av undantag för museala järnvägsfordon, ett i 3 kap 13 § p g a att det idag finns ett undantag som gäller ånglok då dessa i många fall har ångbroms som inte tillsätts automatiskt vid självavkoppling. Föraren blir dock omedelbart uppmärksammat på en sådan händelse då huvudledningsstrycket försvinner. Det andra undantaget behövs i 16 § p g a ångloken begränsade möjlighet att hålla uppsikt framåt/bakåt, vilket i stället kan hanteras med utökad bemanning.

Komplettering av författningsändringar

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 13 §**

Följande tillförs sist i denna paragraf:

”Museala järnvägsfordon omfattas inte av kravet i andra stycket i det fall dragfordonet saknar tryckluftbroms men är utrustat med genomgående huvudledning.”

Föreskriftsförslaget, **3 kap. 16 §**

Följande tillförs sist i denna paragraf:

”Museala järnvägsfordon omfattas inte av kraven i första stycket under förutsättning att fordonet är bemannat med ytterligare en person, utöver föraren, som kan vara denne behjälplig med uppsikt på skyltar och signaler.”

Remissvar avseende *Föreskrifter om namn på trafikplats*

Inledning som remissvaret ovan.

Synpunkter

JHRF ställer sig positiva till Transportstyrelsens utredning och föreskriftsförslag. Förbundet rekommenderar dock att vid namngivning av trafikplatser även beakta järnvägshistoriska skäl, t ex att i möjligaste mån återanvända äldre trafikplatsnamn för nya trafikplatser med i det närmaste samma läge som en äldre trafikplats samt att om möjligt undvika att använda äldre trafikplatsnamn för helt nya trafikplatser på en helt annan geografisk plats och särskilt då äldre järnvägsknutpunkter, som flitigt används som referenssystem vid järnvägshistorisk forskning.

Ett exempel på det senare är trafikplatsen *Bränninge* (signatur Bre) mellan Södertälje Hamn och Järna där samma namn användes för en tidigare knutpunkt (dock med signatur Bng) strax nordväst om Linköping där banorna mot Fågelsta och Skänninge delade sig. Ett utmärkt standardverk för att kontrollera sådana uppgifter är SJK 83 *Järnvägsdata med trafikplatser* (SJK Förlag 2009), dock tyvärr slut på förlag.

Remissvar avseende *Förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 201:135) TSD Trafikstyrning och signalering*

Inledning som remissvaret ovan.

Synpunkter

JHRF har intet att erinra mot Transportstyrelsens utredning och föreskriftsförslag, med undantag för det nedan anförda.

Konsekvensutredningens punkt 5.1.3 *Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen*

...

Konsekvensutredningen anför följande:

”4. Om järnvägsföretag eller andra fordonsägare utnyttjar den nya möjligheten att använda filter eller andra skydd i tal-kommunikations- utrustningen ombörd, för att minska störningar från publika mobiltelefonnät av järnvägens mobiltelefonnät GSM-R, så medför detta en kostnad för filtret eller skyddet.”

Förbundet är kritiskt till att det ens ska behövas filter, d v s att denna fråga inte hanterats rätt från början, men om nu filter tvunget måste installeras anser förbundet att detta är en kostnad som fullt ut ska finansieras av staten.

FRÅN STYRELSEN forts

Angående slopande av det svenska undantaget från TSD Lok och pas på Umax2 = 17,5 kV

Låt mig inledningsvis påpeka att JHRF inte representerar "Museijärnvägar". "Museijärnväg" är en järnväg med egen infrastruktur som är skild från det allmänna järnvägsnätet.

De organisationer som vi representerar bedriver sin trafik på Trafikverkets infrastruktur, är järnvägsföretag i lagens mening och har trafikeringsavtal. Rent juridiskt är det ingen skillnad mellan en museiförening och, till exempel, Green Cargo m.fl.

Det är naturligtvis glädjande att vi har samma möjlighet som de kommersiella operatörerna att diskutera frågan. Dock är det i enlighet med det ovan beskrivna en självklarhet och inte en ynnest.

När det då gäller våra elektriska museifordon som framförs på Trafikverkets nät så är det så att vi inte delar din analys, baserat på följande:

- * Transformatorer i äldre fordon har en märkspänning på 14Kv och är konstruerade med en marginal om 25 % . Det innebär att marginalen redan är tagen i anspråk.
- * Vi ser stora risker med höjningen i form av kostsamma haverier på transformatorer, huvudbrytare, lindningskopplare m.m. Det föreligger också en väsentligt högre risk för elektrisk brand.

Önskar Trafikverket genomföra detta emotser vi besked om hur Trafikverket avser att ta höjd för de kostnader som en uppgradering av den elektriska ombordutrustningen skulle medföra.

Slutligen vill vi också påpeka att ett stort antal av de fordon som rullar idag på den kommersiella sidan har samma tekniska problem.

Med vänlig hälsning,

Jonas Svartlok
Ordförande
Järnvägshistoriska riksförbundet
jonas.svartlok@jhrf.se

Mejl från Transportstyrelsen

Jag skickade som kanske bekant ut en fråga om när vi kan slopa det svenska undantaget från TSD Lok och pas på Umax2 = 17,5 kV. Den skickade jag till de som var markerade som elfordonsinnehavare enligt en lista jag fick från de som jobbar med fordonsregistret på Transportstyrelsen, men jag inser att det fanns vissa brister i listan, så att inte riktigt alla kom med. Jag har alltså hittat en bugg i ny programvara. Fordonen finns med i registret, det vara bara den där listan som inte funkade. Den Europeiska järnvägsbyrån frågar oss varje gång TSDerna revideras om när vi kan ta bort undantaget på 17,5 kV. Inget fordon har oss veterligen

skadats av nuvarande Umax2, så det blir antagligen svårt för Sverige att i framtiden hävda att 18 kV är högt den dag alla gamla fordon tagits ur kommersiell drift och det enbart är TSD-anpassade dito kvar.

Ni är välkomna att diskutera frågan om Umax2 även om den egentligen främst är avsedd för de företag som kör tåg i kommersiellt syfte, som Green Cargo, SJ m.fl.

Min bild av frågeställningen är att museijärnvägarna inte behöver oroa sig av nedanstående skäl.

För det första inträffar höga spänningar enbart när 1.) ett nytt tåg med regenerativ broms bromsar, 2.) Det är långt till närmaste inmatning och 3.) Det finns inget annat tåg i närheten som samtidigt gör pådrag. Denna situation uppstår enbart någon promille av tiden.

För det andra är transformatorer tåluga: Magnetiseringskurvan för järnkärnan i en transformator är hyfsat linjär upp till den spänning som den är designad för, faktiskt så pass bra att det är vanligt förekommande med transformatorer i de absolut dyraste ljudanläggningarna för kräsna audiofiler (rörförstärkare har alltid transformatorer). Ovanför den designade spänningen sker en gradvis övergång till magnetisk mättnad. Det som händer är att transformatorn blir lite varmare, men transformatorn är designad för att klara värme eftersom det alstras värme även vid effektuttag. Sannolikt skulle mer värme ha skapats i transformatorn vid pådrag. Om alla gamla fordon är konstruerade för att klara 16,5 kV och man höjer maxspänning från 17,5 till 18 kV innebär det alltså att man tillåter 9 % överspänning i stället för 6 % överspänning under några promille av tiden och det är svårt att se att det skulle ha någon praktisk betydelse.

Även andra delar av elsystemet är robust utformade. Jag har ett förflutet från elektronik och därifrån vet jag att det finns så mycket toleransfel på alla komponenter, så man dimensionerar alltid kretsar med säkra marginaler för att täcka in alla eventuella varianter av samverkande toleransfel. På samma sätt är även elektriska järnvägsfordon dimensionerade för att fungera under alla möjliga situationer, det är därför som de är så driftsäkra.

Jag bifogar förfrågan och för de som vill fördjupa sig i detaljerna även Banverkets rapport "Behov av undantag för Sverige i CR TSD ENE från Umax2 i SSEN 50163", diarienummer F07-15884/EL40 från 2008.

Med vänlig hälsning

Dr Johan Vestlund

Handläggare infrastruktur

Väg och järnvägsavdelningen

Direkt: 010-49 55 655

Transportstyrelsen

Jussi Björklings väg 19/Box 267, 781 23 Borlänge

www.transportstyrelsen.se

Växel: 0771-503 503 (mejl fr och t Transportstyrelsen 2015-03-20 resp 2015-03-26)

GSM-R OCH 3G/4G

händer det mycket inom nu! Här kommer två rapporter från styrgruppen och rapport från ett informationsmöte.

Rapport från Näringsdepartementets styrgrupp för GSM-R 2015-03-19

19 mars träffades Näringsdepartementets styrgrupp för samexistens mellan GSM-R och 4G telekommunikation. Urban Kihlström och jag representerade BTO.

Trafikverket publicerar tilläggskraven i JNB

Trafikverket meddelande att GD fredag 20 mars fattar beslut om att fordon som saknar skydd för GSM-R stoppas från 1 juli 2015. Trafiken kommer inte att stoppas om teleoperatörerna frivilligt väntar med att öka sina sändareffekter, eller om PTS förlänger nuvarande restriktioner.

Beslutet kommer att publiceras på Trafikverkets hemsida kl 16 och innan dess kommer personal från Trafikverket att ringa till de olika tågoperatörernas företagsledningar för att ge förhandsbesked. Trafikverket uppmärksammades på att motsvarande information bör lämnas till RKTm som äger fordon.

Finansiering

Departementet meddelade att regeringen har fattat principbeslut om att inrätta ett stödprogram för installation av skydd på GSM-R-utrustning. Inga detaljer presenterades och man var tydlig med att stödet måste godkännas av EU-kommissionen innan det kan träda i kraft.

Gränsöverskridande trafik

Transportstyrelsen presenterade sitt arbete med gränsöverskridande trafik. Lösningar tycks vara på väg. Transportstyrelsen räknar med att publicera de olika ländernas svar som vägledning för de operatörer som kör över gränserna.

Branschföreningens tidplan för att införa skydd

BTO:s representanter presenterade ett förslag till tidplan för att införa skydd på fordonens GSM-R för tal (MobiSir). Förutsatt att Trafikverket fastställer de tekniska kraven, att det finns lösningar för gränsöverskridande trafik samt finansieringen klargörs beräknas det ta 16 månader innan samtliga svenska fordon har skydd. Kommer beskedet i april 2015 innebär det att skydd är infört på alla fordon till augusti 2016. BTO har föreslagit att Trafikverket lämnar tekniska förtydliganden som kan korta tiden ett par månader men Trafikverket anser sig inte kunna lämna sådana besked.

RKTm har börjat ta fram motsvarande tidplaner och indikationerna är liknande som BTO:s tidplan, men alla fordonsägare har inte svarat ännu.

Samtliga medlemmar i branschföreningen har bjudits in till ett möte 26 mars för avstämning av tidplanen. Till mötet har även representanter för RKTm bjudits in. Det tekniska samarbetet inom tågoperatörerna, och tillsammans med RKTm, fungerar mycket bra.

BTO:s arbete togs emot positivt som en grund för fortsatt arbete.

ERTMS-banor

För trafik på ERTMS-banor har Trafikverket lovat att driva pilotprojektet för skydd av deras lok Rc6-E (används av nattågen på Norrland). Trafikverk har inte lämnat den aktivitetsplan de lovat och det finns ännu ingen tidplan för ombyggnad av ERTMS-utrustningen. Det påverkar enbart ERTMS-banorna, inte övrig trafik.

Kommande arbete

Styrgruppsmöten kommer att hållas 31 mars och 16 april. Till mötet 31 mars kommer teleoperatörerna att samråda om de kan acceptera en förlängning av nuvarande begränsningar tills skydd har hunnit införas.

Vid mötet diskuterades särskilt att tågoperatörerna behöver ett besked om en tillfällig förlängning av villkoren. Det ger utrymme för att ta fram en gemensam och pålitlig lösning. Ingen är betjänt av panikåtgärder på grund av Trafikverkets beslut. Efter mötet talade BTO direkt med teleoperatörernas representant och samtalet fördes i positiv anda, men inga löften kunde ges från teleoperatörerna. De lovade dock att återkomma till 31 mars. (Mejl från BTO 2015-03-20)

GSM-R och mobilt bredband

Möte anordnat av BTO och RKTm 2015-03-26 kl 14.

Välkomna – Justus Stern/Sara Rhudin

Justus Stern välkomnade till mötet och tackade SKL för lånet av lokal – han var överraskad av det stora intresset, vilket var positivt. Han representerar BTO/SJ och Sara Rhudin Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Justus Stern framhöll att detta är en ovanligt komplex fråga och presenterade dagordningen. Sara Rhudin berättade att SKL har varit med i detta sammanhang i två veckor och deltar för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTm) men också för att verka mot andra aktörer.

Bakgrund till frågan om GSM-R och mobilt bredband

Justus Stern berättade att GSM-R upptar frekvensbandet 921–925 MHz sedan 2000 och detta är gemensamt för järnvägarna i EU. 2009 beslutade EU att hela frekvensbandet ska vara teknikneutralt och att bygga ut det

GSM-R OCH 3G/4G forts

med bredband inom 900 MHz-bandet. Teleoperatörerna var angelägna om att få tillgång till dessa frekvenser och 2011 delades frekvenser inom detta band ut till svenska teleoperatörer. De nya aktörerna på frekvensbandet stör inte varandra, men däremot GSM-R. Trafikverket överklagade PTS beslut 2011 och framhöll att särskilt skydd behövs på GSM-R-utrustningen och teleoperatörerna måste därför begränsa signalstyrkan fram till 2015-07-01 (ca 500 m från järnvägar i städer, 1 200 m annars). Denna signalstyrkebegränsning berör ca 1,7 miljoner arbetsplatser och bostäder.

Problemen beror på att staten har lovat mer än man kan hålla: att klara interoperabilitet med GSM-R (Trafikverket och Transportstyrelsen) mot frekvenstillstånd som stör GSM-R (Post- och Telestyrelse, PTS). En riskanalys i december 2014 visar på störningar på GSM-R och därmed säkerhetsrisker. Den tekniska lösningen är skydd av GSM-R-utrustning med frekvensfilter eller nya radiomoduler, men dessa är tillåtna först efter 2015-07-01 (radiomodulerna nu) – dessutom är nationella särkrav inte tillåtna enligt järnvägsdirektivet. Mobiloperatörernas signalstyrkebegränsning upphör 2015-07-01 och Trafikverket har beslutat att tåg utan skydd stoppas 2015-07-01 (enligt beslut 2015-03-20) – säkerhet går före interoperabilitet. Teleoperatörerna har samtidigt sina regler att följa...

Status i pågående arbete – Urban Kihlström/Justus Stern

Styrgrupp under Näringsdepartementet

Justus Stern påpekade att detta är uppmärksammat inom EU, men Sverige är tidigt ute. I längden är det omöjligt att stoppa mobiloperatörernas användning av 900 MHz-bandet och det finns dessutom även motsättningar i EUs regelverk (Trafikverket talade för hela branschen utan att ha branschen bakom sig). Detta blir nu mer och mer akut inom branschen, varför Näringsdepartementet tillsatte en styrgrupp med BTO, TS, PTS, TRV, Teleoperatörerna, SLL, Transitio och SKL representerade, där Justus Stern, Urban Kihlström och Sara Rhudin ingår från BTO och SKL.

Vägen framåt handlar om att järnvägen drabbas om vi inte hittar en lösning, det är ett mycket oklart läge om det blir juridiska processer om regelverket samt att en samförstånds lösning är möjlig som säkrar järnvägstrafiken. Lösningen är tekniskt skydd för GSM-R som är specificerade, utprovade och uppfyller järnvägens regelverk, att det blir en övergångsperiod, d v s förlängning av nuvarande effektbegränsning för mobiloperatörerna till skyddsutrustning på fordonen är tillgänglig och installerad, att det finns en lösning för gränsöverskridande trafik samt att ersättning för fordonsägarnas merkostnader betalas. Någon frågade hur detta hanteras i andra europeiska länder? Justus Stern svarade att det inte är löst: I Schweiz har man inte särkrav och SBB bjuder in teleoperatörerna till samverkan. I Sverige har vi kommit långt med utbyggt mobilt bredband.

Problem finns dock i Nederländerna, Belgien, Storbritannien m fl länder.

Gränsöverskridande trafik

Urban Kihlström berättade att han kommer från HectorRail, som kör över gränser. Man kan ändra på fordonen med godkända radiomoduler, byta radio eller installera filter – men vad händer när man kör över gränsen? Det blir konsekvenser i olika länder – i många länder måste filtren kopplas ur, i vissa länder rekommenderas de. Transportstyrelsen hjälper till med kontakter om detta. Vid gränspassage kan in-/urkoppling av filter vara problem eftersom man inte alltid stannar vid gränsen och kan då behöva omkoppling från förarbordet. Detta kräver dock kompletterande installation. I Norge kan det eventuellt bli krav på att inte får finnas filter – de har krav på roaming. Att installera en eventuell automatisk omkoppling blir riktigt krånglig. Detta får konsekvenser för fordonshyresmarknaden och det kan bli tidsödande att hyra in fordon från andra länder – sådan inhyring är ovanlig, men det förekommer.

Trafikverkets aktiviteter

Justus Stern berättar att Trafikverket håller på med tekniska aktiviteter avseende talkommunikation med GSM-R. Fälttester utförs med prov med olika tekniska lösningar nattetid med Trafikverkets Y1 Stockholm–Uppsala. Någon undrade var man kan testa ERTMS? Justus Stern svarade att det borde gå att uppdatera fordonstillstånden – man kommer inte få köra på ERTMS-banor utan filter. Det finns ett ramavtal för frekvensfilter enligt vilket stora filter (hårdvaran) kostar 23 000,-/st, små filter 6 000,-/st. Fordonsägare och järnvägsföretag är avropsberättigade. Red undrade om detta även gäller museitågsfordon? Justus Stern svarade att det även gäller dem. Han fortsatte med att pilotinstallation av frekvensfilter genomförs på Rc6-E 1334 med teknisk installation, riskanalys, granskning av *Anmäلت Organ* och loket hyrs av SJ (SJ stödjer Trafikverket i hanteringen). Morrgan Claesson frågade vad som gäller de handhållna telefonerna, de s k badankorna? Svaret var att de inte störs utanför fordonet (detta ska testas), med kassetten i hytterna behöver filter.

BTO – aktiviteter och tidplan – Justus Stern

Justus Stern berättade att förutsättningarna är Trafikverkets beslut i JNB 2015, besked om finansiering, att departement och teleoperatörerna kräver skydd installeras skyndsamt och att BTO kräver kvalitetssäkring, formellt riktig hantering och tillräcklig tid för alla fordonsägare. Styrgruppens arbete är avstämt inom den tekniska arbetsgruppen för GSM-R där SJ, Hector, Green Cargo, MTR, Veolia, SL och Transitio. Det ska vara ett öppet informationsutbyte inom BTO och med RKTm och hantering av fordon i små serier (1-4 fordon av varje typ) ska särskilt uppmärksammas. Det behövs 16 mån för installation från att fastställd lösning finns. Han underströk att tidplan för ERTMS-sträckorna fortfarande saknas – Trafikverket ska göra en sådan. Någon frågade om det är 16 månader från utprovad lösning? Justus Stern svarade att det är från Trafik-

GSM-R OCH 3G/4G forts

verkets beslut. Tidplanen visades – det tar ungefär 6 månader för underlag och utredning, 15 månader för installation av stora filter, 13 månader för litet filter och 9 månader för radiomoduler. För små fordonsägare kan det räcka med 1, 2 och 7 månader – alla dessa tider är delvis överlappande. Stora filter är knöliga att installera och tar därför längre tid. För små filter är det ett lättare tekniskt installationsjobb, förbättrade radiomoduler är en lätt teknisk installation. De mindre fordonsägarna kan vänta med att utreda och kan sedan direkt installera utrustningen.

RKTM – Sara Rhudin

Sara Rhudin påpekade att vad som är SKLs roll är inte helt lätt att klargöra - det råder en ganska stor förvirring om hur tågtrafiken är organiserad, därför har man kommit in senare. Medlemmarna äger fordon eller handlar upp trafik. SKL sitter med i en intressebevakande roll och har fått synpunkter från vissa RKTM och har dessutom fått bra hjälp från *Svensk Kollektivtrafik*. Man upplever en brist på kunskap om verkligheten hos Näringsdepartementet m fl och har informerat dessa. Några RKTM är klara till årsskiftet. Det kan dock se olika ut och det är något att ta hänsyn till. Man påtalar också samhällsperspektivet, har ansvar för kollektivtrafiken i länen, har samarbete med andra län och det handlar mest om arbetspendling. Man har också samhällsansvar om mobilt bredband och har även pratat med Trafikverket och PTS. Det är en IT-fråga men också annat, hanteras på en hög nivå där det handlar om vem som ansvarar för vad och vem kan göra vad. Hon undrade vad RKTM behöver för stöd från SKL och vilken information behövs? Hon saknar minnesanteckningar från styrgruppsmötena...

Information från Näringsdepartementet – Emma Hermansson

Emma Hermansson berättade att hon sedan oktober 2014 är ansvarig för frågan. Vad gör man och hur ser på situationen? Detta har hög prioritet hos regeringen – tågen ska kunna köra och mobilkommunikationerna fungera längs järnvägen. En samförståndslösning ska installeras så snart som möjligt och mobiloperatörerna skjuta införandet av ökad signalstyrka - nästa möte i styrgruppen äger rum 2015-03-31. BTO presenterade en tidplan vid förra mötet och det väntas respons på denna från mobiloperatörerna vid nästa möte. Trafikverket kan använda anslagsmedel för bidrag till installation och man jobbar så snabbt som möjligt med detta men har inga besked nu – det måste också till ett godkännande från EU-kommissionen för att få dela ut bidrag. Någon frågade om hur lång tid godkännandet från EU-kommissionen tar? Emma Hermansson svarade att det normalt tar två månader efter att en fullständig ansökan inlämnats.

Någon frågade om det finns en ”knapp” hos teleoperatörerna på plats för att öka signalstyrkan? Emma Hermansson att det svarade att det finns dt så vitt vi

vet, men de får avvakta med att använda den. Någon påpekade att de skulle kunna slå på den utan att vi vet om det? Man efterfrågade ett papper med teleoperatörernas löfte om att inte slå på denna knapp. Emma Hermansson fortsatte med att Trafikverket har beslutat om förbud mot att få köra efter 2015-07-01 utan skydd för GSM-R. Någon undrade varför inte PTS kan ändra sitt beslut? Sara Rhudin frågade dem om detta och de borde kunna ändra beslutet. Emma Hermansson svarade att PTS anser det vara beslut som trätt i laga kraft – om man kan komma fram till en samförståndslösning kan man komma framåt, med judisk handläggning kan det bli överklaganden.

Kent Bengtsson, Skandinaviska Jernbanor, undrade om det gjorts någon kostnadskalkyl vad som händer om tågtrafiken står? Det handlar bl a om prioriteringar av åtgärder på tåg i verkstäder m m. Emma Hermansson svarade att man jobbar på att det inte ska bli så. Kent Bengtsson föreslog att ta med denna kostnadskalkyl i dessa förhandlingar. Emma Hermansson svarade att den skulle bli så hög att detta inte får inträffa. Svensk Kollektivtrafik har frågat och en mindre huvudman har uppskattat det till 1,3 MSEK för ersättningstrafik. Micke Sundin, Skandinaviska Jernbanor, påpekade att det även finns en stor exportgodstrafik att ta hänsyn. Emma Hermansson framhöll att man vill undvika överklaganden för då blir det en lång process, därför eftersträvas en samförståndslösning. Anne-Marie Olovsdotter undrade om det kommer att bli möjlighet till bidrag för filter även till utländska operatörer? Emma Hermansson svarade att det blir det. Någon frågade om bidrag kan sökas både till utrustning och installation? Emma Hermansson svarade att det kommer att gå. Någon frågade om inte detta kan leda till en samhällsfarlig situation? Emma Hermansson svarade att det är svårt att övertrumfa myndighetsbeslut.

Tekniska lösningar och installationer – Jon Malmström/Fred Näsström

Jon Malmström framhöll att SLL trafikförvaltningschef var tydlig med att stopp för tågtrafiken inte får hända.

De visade olika GSM-R-terminaltyper och visade även en förbättrad radiomodul, som ska sättas in i ett av *Transitios* tåg. GSM-R fungerar inom intervallet 921–960 MHz, varav teleoperatörerna använder från 935 MHz för GSM och extended GSM inom intervallet 926–935 MHz. Med 3G- och 4G-utrustning ligger man på med full signal hela tiden. GSM-R ska enligt reglerna känna av hela 921–960 MHz-bandet. Filtren ser till att bara bandet 921–925 MHz känns av, men ett litet filter släpper in litet över gräns. Radiomodulen kan man inte vara helt säker på att den fungerar helt ut. Dessutom är det problem med om man byter programvara och radiomodulen och övrig utrustning kan vara från olika leverantörer... Någon frågade om denna är godkänd? Svaret var att den inte är helt säker. Trafikverkets föreskrivna skydd är CAB-radio, där det lilla filtret är godkänt, men Trafikverket rekommenderar en högre skyddsnivå (som det stora filtret ger). För ERTMS är det bara det större filtret som gäller.

GSM-R OCH 3G/4G forts

De alternativ som finns i praktiken är CAB-radio med utbyte av radiomodul (fungerar inte för X40 och X31K) endast för 8W-terminaler, installation av filter med två varianter med olika skyddsnivå – valet handlar om storlek och kostnad, men Trafikverket rekommenderar det större filtret. Trafikverket överlåter dock åt järnvägsföretagen att välja typ av skydd och skyddsnivå. Det handlar om risk och konsekvens, initial kostnad, tillgängliga godkända lösningar och långsiktighet. Radiomodulen klarar inte det nivåstillstånd på signaler som PTS tillåter från 2015-07-01. Framförallt kring Stockholm kommer det att bli kraftigt ökade signalstyrkor. Kent Bengtsson undrade vad ska provas på sträckan Stockholm–Uppsala? De svarade att det blir alla varianter. Fordonsägaren är ansvarigt för att ändringar i fordon fungerar säkert. Arbetsgången är utredning av teknisk lösning, konstruktionsarbete, upphandling av utrustning och installation, riskhantering, granskning av Anmält Organ,) installation inklusive funktionsprov (det gäller att hitta en lagom nivå detta) samt uppdatering av teknisk dokumentation.

De visade exempel på tekniska skydd: Det stora filtret kostar 23 000,-, har måtten 149 x 289 x 344 mm, väger 15 kg, är specificerad enligt järnvägens miljökrav och ska sitta inne i fordonen. Ramavtal finns att utnyttja, det är ca 10 veckors leveranstid och det kommer att levereras upp till 400 filter i veckan. De visade exempel på installationer i X10 och X60 – installation tar 2–3 timmar per hytt. Man har tittat på tid och kostnader installationen kostar ca 25 000–35 000,- – tillkommer 500–660 timmar i arbetstid med dokumentation och allt (per fordonstyp). Anne-Marie Olovsson undrade om arbetstid för godkännande ingår? De svarade att det ingår. Anne-Marie Olovsson undrade om det Anmälda Organet bör vara inblandat från början? De svarade att de tänkt det.

Aspekter på tidplan

Justus Stern undrade vad vi gör av det här? Det blir tillfälle till diskussion. Nästa fråga är vad vi gör härnäst? Installationerna behöver 16 månader, det är stort tryck på politikerna, en lösning förväntas var klar i april och senast i början av juni. Man måste komma igång snarast för att få tag i konsulter. Andra frågor är om tidplanen fungerar? Någon fråga om vad det kostar och om branschen får bidrag innan man kan ta beslut? Han trodde inte att man får veta det. Anne-Marie Olovsson undrade om departementet bara har hanterat internt eller också blandat in andra? Justus Stern påpekade att det kan bli olika kostnader för olika fordon och särskilt dyrt för motorvagnar där man måste riva i inredningen. Vissa har en lösning som är inkapslad och klar. Han kunde inte svara på vad det kostar. Micke Sundin framhöll att det gäller att skilja på ekonomiska kostnader och tidplanen – teleoperatörerna backar inte en gång till. BTO hjälper till att göra kostnadskalkyl.

Justus Stern påpekade att det gäller att ordna med att Trafikverket har material tillgängligt att plocka upp.

Magnus Andersson, Region Skåne, framhöll att det viktiga är att köra på samförstånds lösningen som bägge kan acceptera och att vara proaktiva i det jobbet. Man bör också kolla om det går att pressa tidplanen. Justus Stern påpekade att Trafikverket har underskattat det administrativa arbete som detta kräver – vi lär oss, det kan se lika ut för alla, men man har drabbats av förseningar i fordonsprojekt förr. Magnus Andersson tyckte att en samförstånds lösning borde ha tillkommit redan 2011, men nu gäller det att blicka framåt. Sten Holm, SJVM, föreslog att tillfoga en information om hur du gör för att få köra – det förenklar för de som har få och udda fordon. Fred Näsström svarade att han finns på telefon 010-505 13 19 att fråga.

Från LKAB Malmtrafik frågades vad som händer i kalla maskinrum? Fred Näsström svarade att utrustningen ska klara -25+60 grader, men man får titta på detta för Malmbanan – man får låta leverantörerna titta på vad som händer vid -30–40 grader. Någon påpekade att det har installerats flera olika telefoner under årens lopp och förut var det bara egenkontroll, men nu är installation av filter en jättesak. Justus Stern undrade om järnvägsföretagen vill ha en installationsguide inklusive kostnader, särskilt för äldre fordon? Detta önskade man. Någon frågade undrade om man törs sätta igång med filterinstallation om man har gränsöverskridande trafik till Norge? Justus Stern svarade att Transportstyrelsen jobbar på detta, men alla måste dock planera för filterinstallation.

Någon frågade om filter med av- och på-knapp är att föredra? Justus Stern m fl tyckte inte det – en sådan sänker prestationen. Anne-Marie Olovsson påpekade att vid TS branschrådsmöte 2015-01-27 rekommenderades knapp-lösningen. Fred Näsström påpekade att det är en lite mer komplicerad lösning som sänker effekten. Red undrade om det blir fler möten av denna typ för att fortsätta att följa upp den intensiva händelseutvecklingen? Justus Stern tog med sig denna fråga. En sammanfattning blev att man samlar information om detta, att en guide för installation önskas liksom information om var man får tag i filter, att samförstånds lösning eftersträvas, tidplanen ska vidarebearbetas och att titta på möjlighet att pressa tidplanen samt försöka ha fler liknande informationsmöten. (Red 2015-03-26)

Rapport från Näringsdepartementets styrgrupp för GSM-R 2015-03-31

Rapport från styrgruppsmötet 31 mars om samexistens GSM-R och 4G mobilkommunikation

Finansiering

Departementet meddelade att man kommit till gemensam beredning med berörda departement. Det man hittills säger är:

- Förslaget omfattar alla fordonsinnehavare som nu har verksamhet i Sverige (dvs även utländska företag om de bedriver trafik här).

GSM-R OCH 3G/4G forts

- Det tekniska kravet är att uppfylla lägst Trafikverkets specifikation i JNB.
- Ersättningen för första fordonet i en serie kan bli högre än övriga fordon för att täcka engångskostnader.
- Beloppen föreslås bli högre för fordon som blir ombyggda före 1 jan 2016. Därefter en lägre nivå för fordon ombyggda till senast 1 juli 2016.

Näringsdepartementet säger inget om total ram för bidraget, inte heller något om hur stor del av kostnaden som ska täckas.

Plan för ombyggnad av fordon

En del RKTM har svarat på frågan om ombyggnadsplan avseende taldelen av GSM-R och de kan hålla sig inom BTO:s förslag på totalt 16 månader.

Vid mötet med BTO:s medlemmar 26 mars aviserade ingen medlem att man behövde mera än 16 månader. Detta framfördes till styrgruppen och att BTO:s förslag till tidplan är oförändrad. Vid mötet framförde flera medlemmar med små fordonsserier krav på en installationsguide för frekvensfilter samt en "helpdesk". Detta framfördes till styrgruppen.

Trafikverket har fortfarande inte kommit med en aktivitetsplan för den del av GSM-R som berör ERTMS-sträckorna.

Frågan om förlängning av PTS frekvensvillkor

Frågan om förlängning av nuvarande effektbegränsningar tills skydden är installerade har diskuterats mellan teleoperatörerna, samt med PTS. Teleoperatörerna ville ha RKTM:s aspekter på tidplanen för att gå vidare. Nästa steg för teleoperatörerna är att ha ett möte på VD – GD nivå och man hoppas kunna lämna svar till 16 april.

Viktiga aktiviteter för installation av skydd

BTO framförde behovet av en "helpdesk" för installation av skydd för GSM-R och att Trafikverket ordnar en sådan. Trafikverket har fått förslag på innehåll och BTO påpekade vikten av att underlätta installation av skydd om tidplanen ska hålla. Om frågan hindras av resursbrist hos Trafikverket uppmanade vi dom att förstärka resurserna.

Tågoperatörerna saknar fortfarande besked om vad som gäller för krav på trafiken till Norge och Tyskland. Transportstyrelsen har inte fått klara svar men departementet meddelade att man ska bidra på sin nivå för att få besked.

BTO bad Trafikverket och teleoperatörerna göra allt de kan för att genomföra fälttesterna så snart som möjligt.

Vägen framåt

Arbetet görs i en positiv anda och alla är medvetna om att frågan måste lösas utan att störa tågtrafiken.

Det som nu behövs är att få de olika delarna på plats:

1. Teknisk lösning, som är utprovad och har en tidplan för installation. Arbetet är väl på gång bortsett från att fältproven är sena och att tidplanen för ERTMS-sträckorna inte är klar.
2. Tid för att installera den tekniska lösningen, dvs förlängning av PTS nuvarande villkor. Teleoperatörerna bearbetar frågan tillsammans med PTS, men besked saknas fortfarande.
3. Besked om hur gränsöverskridande trafik ska hanteras. Teknisk lösning för Danmark bedöms vara klar och Transportstyrelsen arbetar med Norge och Tyskland med stöd av departementet.
4. Finansiering, och departementet bereder frågan.

Från BTO framförde vi att alla behöver bidra till lösningen inklusive besked från teleoperatörerna. *(Mejl från BTO 2015-03-31)*

FRÅN ARBETSAM

Hej alla ljudskapare, utställningsfolk och ljudnördar!

Den 18 maj vill vi uppmärksamma oss alla och vår gemensamma passion: LJUD! Genom Ljudkonferensen vill vi lyfta fram ljudsatta kulturupplevelser och uppmuntra till mer ljud i utställningar och i annat kulturskapande. Genom Ljudkonferensen vill vi också locka fler att använda *Work With Sounds* databas – antingen genom att använda den ljudskatt som redan finns eller genom att donera egna inspelningar till databasen.

Om konferensen:

Plats: Arbetets museum, Norrköping

Datum: Måndag 2015-05-18

Tid: 10–16

Kostnad: 500 kr

Studenter 250 kr

Kontakt: Torsten Nilsson, 011-23 17 26

Säg till om ni önskar mer material!

Databasen: www.workwithsounds.eu

Här är länken till evenemanget på FB:

<https://www.facebook.com/events/457647847718326/>
... och på hemsidan:

<http://www.arbetetsmuseum.se/evenemanget/ljudkonferens/>

(Mejl från Torsten Nilsson 2015-04-08, kompletterat från ArbetSam nyhetsbrev 2015-04-15)

FRÅN ARBETSAM forts

Årets museidagar

ägde rum i Västerås med omgivning 2015-04-10—11.

Närmare 110 medlemmar från hela landet, i Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, deltog i Museidagar 2015. Tillsammans skapade vi både inspirerande och lärorika dagar. Tack alla medlemmar, museer, föreläsare och samarbetspartners för allt engagemang och trivsel som ni förmedlade!

Ett extra stort tack till:

Västmanlands läns museum, Carl-Magnus Gagge, Gunilla Carlsson, Diana Chafik, Västerås Flygmuseum, DC-3:an Daisy, Kanalmuseet Skantzen, Jädersbruks vänner, Nyströmska gården, Föreningen Köpings Brandmuseum, Köping-Uttersberg Järnväg, Bil- och Teknikhistoriska samlingarna, Borgquistiska Hattmuseet, Rosenlöfs Tryckerimuseum, Skeppshandeln stenugnsbageri AB, Karlsgatan 2, Jädersbruks herrgård, Best Western Esplanad, Viby buss och Mästerblomman

Invigning av:

Gunilla Carlsson, vice ordförande i kulturutskottet

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.

Besök på 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 Metro-politan 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.

Jädersbruks vänner

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

Samt arbetslivsmuseerna **Nyströmska gården, Köpings Brandmuseum, Köping-Uttersberg Järnväg, Friluftsmuseet Gammelgården, Bil- och Teknikhistoriska samlingarna och Köpings museum.** (*ArbetSam nyhetsbrev 2015-04-15*)

Workshop om tillgänglighet

I sista minuten ...

Missa inte föreläsning och workshop.
27 april – Tändsticksmuseet, Tändsticksgränd 27, Jönköping

Några platser kvar

- Är ditt museum tillgängligt?
- Vill du lära dig mer om hur man kan tillgängliggöra sitt museum?

Vi erbjuder en endagskurs där vi tittar närmare på hur man kan göra lokaler mer tillgängliga.
Kostnad: Kostnadsfritt; Tid: 11 – 16 (*ArbetSam nyhetsbrev 2015-04-15*)