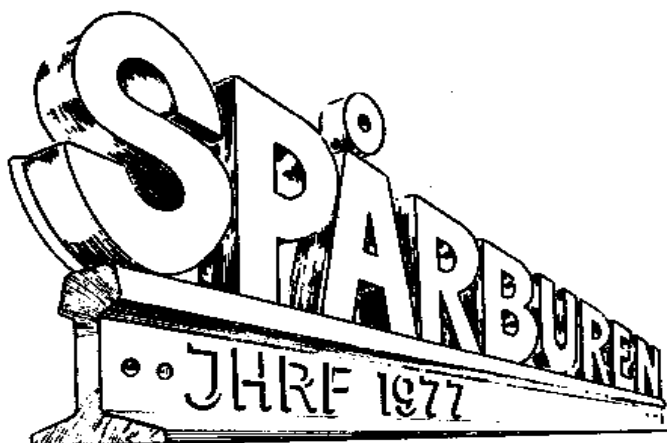


Föga periodiskt organ  
för

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

Hemsida: [www.jhrf.se](http://www.jhrf.se)  
Mejl: [kontakt@jhrf.se](mailto:kontakt@jhrf.se)

Medlem av  
\* ArbetSam  
\* FEDECRAIL  
\* Tågoperatörerna



5/15

2015-07-17

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

Spårburen  
c/o JHRF, Box 1134  
171 22 SOLNA  
[anders.svensson@jhrf.se](mailto:anders.svensson@jhrf.se)

Redaktör (Red):  
Anders Svensson



## INLEDNING

Här kommer årets femte Spårburen efter ett längre uppehåll – som var tänkt att bli kort... Det har blivit ett nummer med lite blandat innehåll. Vill passa på att be om ursäkt för ett antal upprepade notiser i Spårburen 4/15 under såväl **FRÅN STYRELSEN**- som **FRÅN ARBETSAM**-rubrikerna – ibland fungerar inte rensningen av innehåll från föregående nummer, som fungerar som "mall" för nästa...

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med information om en ny medlem, ett insänt remissvar till Kulturdepartementet angående *Farokonventionen* samt information från Transportstyrelsen om ny adress till ändringar i lokförardirektivet
- En artikel om den senaste utvecklingen i frågan om störning av GSM-R från 3G och 4G med en rapport från möte i Näringsdepartementets styrgrupp
- Artikel om årets tilldelning av arbetslivsmuseibidrag med bl a en förteckning över sökta och beviljade bidrag inom järnvägsområdet
- En rapport från det senaste FRI-mötet
- En rapport från Transportstyrelsens senaste branschrådsmöte
- Information från ArbetSam: Ekonomiskt stöd till fartyg, Arbetets museum söker arbetslivsintendent samt nomineringar till *Årets arbetslivsmuseum* och *Årets arbetsmyra*
- Information från SIM: Inbjudan till konferensen *Industrisamhällets landskap*.

## FRÅN STYRELSEN

### Ny medlem

Skånska Järnvägar AB, Brösarp, har ansökt om medlemskap i förbundet och detta har beviljats. Därmed är vi 35 medlemmar!

## Remissvar och skrivelser

Här kommer ett längre remissvar, insänt i mitten av juni:

### Remissvar avseende Riksantikvarieämbetets rapport om *Farokonventionen* – Europarådets ramkonvention om kulturarvets samhälleliga värde

#### Inledning

JHRF består av 34 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågtrafik. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF. JHRF deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och *industriella kulturarvet*.

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, förvaltd av Trafikverket.

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

#### Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet ser positivt på *Farokonventionen* och ser därför gärna att den undertecknas och ratificeras av Sverige. JHRF arbetar, tillsammans med kollegorna inom ThN, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt, liknande det fasta kulturarvets. Denna rätt handlar till stor del om att skydda det rörliga kulturarvet från ingrepp och kostnader tillkomna för dagens moderna fordon, inte minst då sådana ingrepp oftast medför större skada på kulturarvet än de därav följande vinsterna i miljö och säkerhet vilka ligger högst i de transportvårdande myndigheter-

## FRÅN STYRELSEN forts

nas uppdrag. JHRF vill framhålla att ca 15 000 personer får livskvalitet och meningsfull fritid genom verksamheten inom förbundets föreningar. Förbundet påpekar att det europeiska samarbetet – liksom med övriga världen – är starkt inom denna sektor. JHRF framhåller att det industrihistoriska kulturarvets ekonomiska påverkan på det omgivande samhället har utretts på EU-nivå och att det är imponerande stort – närmare 9 GEUR per år! I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv över 10 miljoner besökare per år. Ett antal exempel på andra aktiviteter för att öka det rörliga kulturarvets möjligheter att generera sysselsättning som pågår eller planeras framhålls.

Förbundet informerar om att detta bevarande – på olika sätt – både är individuellt och kollektivt. JHRF påpekar också att organisationslivet inom det rörliga kulturarvet är exempel på *Heritage Communities* – organisationerna är tillkomna just för att bevara kulturarvet eller underlätta bevarandet av kulturarvet. Man håller till stor del på med *levandegörande* av kulturarvet, ofta tillsammans med de traditionella museerna. Detta samarbete kan dock utvecklas, bl a genom hjälp att sprida broschyrer om det rörliga och industrihistoriska kulturarvets verksamheter.

Förbundet påpekar att den klassiska konflikten mellan *bevara, bruka och förbruka* till delar kan lösas genom det omfattande bevarande, av somliga sett som ”överbevarande”, som förekommer inom sektorn. Till sist informerar förbundet om diskussionsfora som digitala *Heritage Communities* inom sektorn och framhåller den stora nytta som Riksantikvarieämbetets projektbidrag till arbetslivsmuseer och organisationsbidrag till riksorganisationer gör, men att båda dessa behövs ökas p g a förväntat intäktsbortfall när det blir fri entré till centralmuseerna respektive p g a ökat antal organisationer som ska dela på bidragen.

### Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet önskar rent allmänt framhålla att förbundet ser en stor potential för det rörliga och övriga industriella kulturarvets och särskilt järnvägs-kulturarvets bevarande och utveckling i Farokonventionens inriktning på kulturarvets samhälleliga värden – kulturellt, ekonomiskt och socialt. Ett tydligare utnyttjande av det frivilliga kulturarvsbevarandets potential liksom att bättre samarbete mellan den frivilliga sektorn och samhällets kulturarvsbevararsektor är också något som förbundet ser positivt på. Därför förordar förbundet att Farokonventionen undertecknas och ratificeras av Sverige. I det följande pekar förbundet på vad som gjorts och görs inom vår sektor av kulturarvet avseende ett antal av de områden som rapporten berör, men också om ett antal problem och möjligheter för vår sektor.

### Rapportens punkt 3:2 *Konventionens breddade kulturarvsbegrepp*

JHRF arbetar, tillsammans med kollegeriksorganisationerna inom Transporthistoriskt Nätverk, aktivt på att det rörliga kulturarvet ska få en stärkt bevaranderätt och därmed få en liknande status som det fasta kulturarvet.

### Rapportens punkt 3:3 *Kulturarvet som resurs – individnivå*

JHRF önskar framhålla att de många hundra museerna, föreningarna och individuella kulturobjekten som är knutna till förbundet erbjuder ca 15 000 personer livskvalitet genom att erbjuda en meningsfull fritid, eller – efter pensioneringen – ett meningsfullt livsinnehåll, genom bevarandet och – framförallt – levandegörandet av järnvägens kulturarv. Det faktum att det är en mångfald av organisationer och individer som står för bevarandet innebär också kraftigt ökad tillgänglighet till kulturarvet eftersom verksamheten bedrivs på en mängd platser i landet och ofta i glesbygd.

### Rapportens punkt 3:4 *Kulturarvet som resurs – samhälllig nivå*

Behovet av stärkt bevaranderätt enligt ovan handlar till stor del om att skydda det rörliga kulturarvet från ingrepp påkallade av myndigheters regleringar, oftast avsedda för dagens moderna fordon, som dels förvanskar kulturarvet, dels är kostnadsdrivande. Detta anser JHRF anknyter till konventionens artikel 8 a.

### Rapportens punkt 3:5 *Kulturarvet som resurs – europeisk nivå ...*

Förbundet deltar i en europeisk organisation och har på så sätt ett livligt utbyte med omvärlden. För järnvägsbevarandet finns den europeiska organisationen FEDECRAIL och världsorganisationen WATTRAIN. Kontakterna är också livliga på individnivå, bl a eftersom det rörliga kulturarvet på europeisk nivå är starkt sammanlänkat genom att fordon har tillverkats, exporterats och importerats i och mellan länderna.

### Rapportens punkt 4:3 *Hur mäta kulturarvets monetära värde?*

För det industrihistoriska (inklusive det rörliga) kulturarvet har den ekonomiska påverkan på det omgivande samhället mätts, se rapporten *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe* (Rapport IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot5/C1/ SC2, 2013, PE 495.840 EN). I denna rapport beräknas det årliga bidraget till den europeiska ekonomin från denna kulturarvssektor uppgå till ca 9 GEUR, d v s över 80 GSEK. För Sverige uppskattas enligt denna rapport motsvarande siffra vara ca 125 MEUR, d v s över 1 GSEK! Den särskilt största delen kommer från museitågstrafik. I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv – museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtsurer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år.

## FRÅN STYRELSEN forts

En annan ekonomisk påverkan är det rörliga kulturarvets efterfrågan på restaurering och underhåll. I Storbritannien erbjuder *Boiler & Engineering Skills Training Trust* (BESTT) träning i reparation och konstruktion av äldre pannor och har åtta lärlingar och en anställd skolchef, något som förser småföretag som bygger och reparerar pannor till både ånglok och ångbåtar med utbildad arbetskraft.

### Rapportens punkt 5:3 *Individ eller kollektiv?*

Det finns ett område inom bevarandet av järnvägens kulturarv som i huvudsak är enskild verksamhet – bevarandet av mindre järnvägsmateriel från industrier (gruvor, torvmossar m fl).

Bevarandet av kollektivtrafikens och godstransporternas fordon, bl a järnvägsfordon, är av nödvändighet en kollektiv angelägenhet – flera enskilda måste sluta sig samman till olika former av juridiska personer (föreningar, bolag eller stiftelser). Det innebär oftast också att fordonen ägs av föreningarna.

### Rapportens punkt 6:2 *"Heritage communities"* – vad är det?

Föreningslivet inom järnvägens kulturarv är oftast exempel på *Heritage communities* – föreningarna har bildats just för att genomföra och/eller underlätta bevarande av (rörligt) kulturarv – se vår punkt 3.6 ovan. I vidare mening är dessutom såväl riksorganisationerna som dessas samarbete i Transporthistoriskt Nätverk *Heritage Communities* eftersom inriktningen är om inte på direkt bevarande så i varje fall att på olika sätt – tillhandahållande av försäkringar, myndighetskontakter m m – underlätta bevarandet av kulturarvet.

Aktörerna – föreningar och enskilda – kan på ett helt annat sätt än de "traditionella" museerna levandegöra kulturarvet, d v s hålla det rörliga kulturarvet rörligt. Tillfälligt eller permanent förekommer samarbeten i ett slags *Heritage communities* mellan de traditionella museerna och det rörliga kulturarvets föreningar och enskilda om att levandegöra kulturarvet. Detta handlar dels om resurser – endast en bråkdel av kulturarvet skulle kunna levandegöras med anställd personal – och dels om kunskap – kunnandet om hur det rörliga kulturarvet ska göras rörligt ligger i huvudsak hos föreningar och enskilda.

Det finns dock potential att utveckla samarbetet mellan museer, föreningar och enskilda, särskilt kring information. Museerna, särskilt centralmuseerna och de regionala museerna, skulle kunna bli mycket bättre på att hjälpa till att tillgängliggöra de ideellt drivna museernas och föreningarnas informationsmaterial. Förbundet vill här särskilt framhålla hjälp med att sprida de nationella broschyrer med översikt över anläggningarna inom ett område som riksorganisationerna inom ett antal av det rörliga och industriella kulturarvet framställer – sådana broschyrer finns för arbetslivsmuseer, järnväg, ångbåtar, motorhistoria och flyg.

Spårburen 5/15

## Rapportens punkt 6:4 *Expertrollen och medborgardialogen – demokratiperspektivet och samhällsnyttan*

Inom bevarandet av kulturarvet har ett klassiskt konfliktområde varit det mellan att *bevara, bruka* och *förbruka*. Samtidigt förekommer det en diskussion om att vi bevarar för mycket. Men dessa båda diskussioner kan mötas – genom att bevara "för mycket" går det att leva med att delar av kulturarvet brukas så att det kanske även förbrukas – om det samtidigt innebär att kulturarvet kan levandegöras och därmed på ett helt annat sätt förstås av allmänheten. Dessa diskussioner är i högsta grad aktuell bland det rörliga kulturarvets aktörer och då särskilt föreningar och enskilda.

### Rapportens punkt 7:1 *Kulturarvet som resurs för social hållbarhet – fördjupad analys*

I rapporten står följande:

De ratificerande staterna förbinder sig/garanterar ("undertake") att vidta åtgärder som innebär att:

- ...
- alla generella och tekniska föreskrifter tar hänsyn till de krav som ställs för kulturarvets bevarande (Farokonventionen, artikel 9).
- ...

Detta anser förbundet vara en mycket viktig åtgärd eftersom bevarandet av järnvägens rörliga kulturarv har stora problem med myndigheters, och då särskilt Transportstyrelsens, regleringar avsedda för dagens fordon; jfr även punkterna 3.1 och 3.3 ovan. JHRF understryker dock att vi inte motsätter oss krav på ökad säkerhet – vi önskar bara att lösningar byggda på att modern teknik ska installeras i historiska fordon minimeras. Dessutom innebär Transportstyrelsens nuvarande verksamhetsfinansiering genom avgiftsuttag i många fall en belastning på det rörliga kulturarvets bevarare.

Däremot har det i många olika sammanhang, som berört samtliga transportslag, visat sig att dagens kulturarvslagstiftning inte öppnar för undantag för det rörliga kulturarvet från nya regelverk, även om den politiska viljan finns, och oaktat om den uppnådda vinsten i enlighet med den nya regelns syfte är mindre än den kulturarvsmässiga förlusten eller kostnaden. Bakom detta ligger att transportmedel i praktiken undantogs från svensk kulturarvslagstiftning genom skrivningar i propositionstexten till 1960 års Byggnadsminneslag. Detta undantag har inte heller hävts i påföljande kulturarvslagstiftning.

Vi ser det därför som ett väsentligt steg mot en stärkt bevaranderätt också för Sveriges rörliga kulturarv, att regeringen i samband med ratificering av Farokonventionen förklarar sig dela vår tolkning av konventionens Sektion I, Artikel 2 paragraf a, nämligen att denna också omfattar det rörliga kulturarvet: "a group of resources inherited from the past which people identify, independently of ownership, as a reflection and expression of their constantly evolving values, beliefs, knowledge and traditions. It includes all aspects of the environment resulting from the interaction between people and places through time".

## FRÅN STYRELSEN forts

### Rapportens punkt 10:1 "Heritage Communities" – fördjupad analys

Inom det rörliga kulturarvet finns ett flertal diskussionsföra på Internet, ofta med ett synnerligen aktivt deltagande – en mindre grupp står för inläggen, många läser. Dessa diskussionsföra drivs ofta av föreningar och kräver numera oftast registrering och inloggning för att skriva inlägg efter problem med spam och "nät-troll". Ett exempel är *Järnvägshistoriskt Forum*, som drivs av Järnvägsmusei vänner (medlem i JHRF). Sedan senaste bytet av forumprogramvara (2007-12-16) och fram till nu (2015-05-21 kl 9:00) har i detta forum gjorts 163 125 inlägg i 24 380 trådar av 2 255 registrerade användare. Vid "nutillfället" enligt ovan var 47, varav 5 registrerade, användare inne på forumet – de senare siffrorna ger troligen en rätt så god bild av förhållandet mellan "läsare" och "skrivare". Dessa diskussionsföra är den vanliga digitala formen för Heritage Communities inom det järnvägens kulturarv och de är även arenor där generationerna möts. Även Facebook och andra sociala medier är stora inom denna kulturarvssektor.

### Rapportens punkt 10:2 Den offentliga kulturmiljöförvaltningens arbete med frågor rörande det civila samhället och övriga samhällsaktörer

Riksantikvarieämbetets båda bidrag som berör denna sektor – projektbidraget till arbetslivsmuseer och organisationsbidraget till riksorganisationer – gör stor nytta och uppskattas mycket inom sektorn. Inför ett förväntat införande av fri entré på centralmuseerna skulle en ökning av projektbidraget till arbetslivsmuseerna vara en välkommen kompensation för förväntat intäktsbortfall och allt besvär att förklara för missnöjda besökare varför det inte, liksom för stora museer, är gratis att gå in på små museer. Organisationsbidraget började komma det rörliga kulturarvets riksorganisationer till del från 2012 och har sedan dess gjort att de flesta av dessa organisationer har fått välbehövliga resursförstärkningar. Men med ett under de senaste åren ökande antal sökande organisationer skulle även detta bidrag behöva ökas – de senaste åren har organisationerna som beviljats bidrag oftast fått mindre bidrag än föregående år.

## Ny mejladress till fordonsregistret

Fr o m 2015-07-03 upphör följande mejladress: [fordonsregister.jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:fordonsregister.jarnvag@transportstyrelsen.se)

Ny mejladress för frågor rörande det svenska nationella fordonsregistret (NVR) är [jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se) (mejl från *Transportstyrelsen 2015-07-02*).

## GSM-R OCH 3G/4G

händer det fortsatt mycket inom nu! Här kommer en rapport från styrgruppen, som flera av er fått direkt som mejl tidigare.

### Rapport från Näringsdepartementets styrgrupp för GSM-R 2015-05-04

#### Rapport från styrgruppsmötet 4 maj om samexistens GSM-R och 4G mobilkommunikation

#### Finansiering

Departementet har offentliggjort förslaget till bidragssystem för installation av skydd. Det omfattar faktiska kostnader upp till:

- 37 500 kr/Cab Radio i fordon (fordon med två separata Cab Radio erhåller bidrag för bägge enheterna)
- 45 000 kr för skydd av EDOR på ERTMS-utrustade fordon (varje ERTMS-utrustat fordon har två EDOR och behöver ett frekvensfilter per EDOR, d v s max 90 000 kr/ERTMS-utrustning)

För första fordonet i en serie höjs takbeloppet med 50 % för att täcka engångskostnader. Beloppen ges för skydd från 1 juli 2015 till 29 februari 2016. Från 1 mars 2016 till 30 juni 2016 halveras beloppen till max 18 750 kr/Cab Radio respektive 22 500 per EDOR. Utformningen har gjorts för att departementet vill påskynda införandet.

Förslaget har skickats till EU-kommissionen och kan inte träda i kraft innan kommissionen godkänt det.

Förutsatt att kommissionen accepterar bidragssystemet kommer beloppen 37 500 kr/Cab Radio och 45 000 kr/EDOR täcka kostnaderna för hårdvaran och teknisk installation på de flesta fordon. Troligtvis täcker bidraget inte de fulla kostnaderna för konstruktionsarbete, dokumentationsändringar, etc.

#### Tidplan

29 april skickade PTS ut en remiss med förslag att nuvarande begränsningar av mobiloperatörernas effekter förlängs till 1 juli 2016. (se även <http://www.pts.se/sv/Nyheter/Radio/2015/PTS-foreslar-forlangt-skydd-for-jarnvagens-radiokommunikation/>). Det innebär att trafiken kan fortsätta och ägarna av järnvägsfordon får en övergångsperiod på 12 månader för att installera skydd. Perioden stämmer med den tidplan BTO lämnat.

Teleoperatörerna ställer sig ännu inte helt bakom PTS utan det pågår en dialog om någon typ av kompensation. Vid styrgruppsmötet förklarade PTS att de inte vill hindra järnvägsdriften och de beslutar med stor sannolikhet enligt förslaget. Teleoperatörerna har dock möjlighet att överklaga om de inte är nöjda.

## GSM-R OCH 3G/4G forts

### Gränsöverskridande trafik

Departementet har haft kontakt med sin motsvarighet i Norge och ett svar är på väg. I övrigt kommer skarpa ansökningar att vara viktigast. Transitio har börjat arbete för ansökan i Danmark, Trafikverket för Norge (nattågsloken som går till Narvik) samt Hector Rail för Tyskland.

### Förslaget till helhetslösning

Arbetet fortsätter för att få till stånd helhetslösningen. BTO och RKTM vill ha en nationell koordinator som ger administrativ och visst tekniskt stöd till alla fordonsägare. Det gynnar alla och minskar totalkostnaderna. För små fordonsägare kan stödet också vara avgörande för att man ska hinna i tid och samtidigt få ut bidragen enligt den högre nivån. Det pågår för närvarande en dialog mellan departementet och Trafikverket om koordinators roll.

### Vägen framåt

Löpande kontakter om koordinatören kommer att hållas mellan BTO, RKTM och departementet de närmaste veckorna.

Nästa styrgruppsmöte hålls 25 maj då PTS förhoppningsvis fastställt förlängningen till 1 juli 2016.

De största frågorna för hela lösningen är nu:

- PTS tar beslut om förlängning, och att det vinner laga kraft
- EU-kommissionen godkänner bidragssystemet
- Uppdrag och resurs för koordinatören, inkl att de tekniska frågorna blir lösta med fältprov, leveranser av skydd samt gränsöverskridande trafik  
(*Mejl från BTO 2015-05-04*)

## PTS har beslutat om förlängt skydd av GSM-R

I dag har Post- och telestyrelsen beslutat att förlänga begränsningarna av teleoperatörernas effekter i närheten av järnvägen till 1 juli 2016, se <https://www.pts.se/sv/Bransch/Radio/Blocktillstand/900-MHz-bandet/>. Teleoperatörerna har underhand meddelat att de är kritiska till beslutet men att de kommer att acceptera det. Media har uppmärksammat PTS beslut och det kommer troligtvis att synas i nyhetsrapporteringen.

Trafikverkets beslut från 20 mars om att stoppa tåg utan skydd mot störningar i GSM-R undanröjs nu. PTS accepterade också den tidplan BTO lade fram i mars och vi har tid fram till 1 juli 2016 för att installera skydden. Bidragssystemet och praktiska detaljer än

ännu inte beslutade men trafiken kan fortsätta utan störningar mot kunderna.

Bästa hälsningar / Justus (*Mejl från BTO 2015-05-18*)

## ARBETSLIVSMUSEISTÖDET

**Riksantikvarieämbetet har fördelat sex miljoner kronor till landets arbetslivsmuseer.**

- *Det är ett fantastiskt arbete som läggs ner vid Sveriges arbetslivsmuseer. En stor del av bevarandet av industrisamhällets kulturarv vilar på dessa ideella krafter, säger riksantikvarie Lars Amréus.*

Varje år fördelar Riksantikvarieämbetet bidrag till museerna som ska stödja projekt som stärker deras möjligheter att bevara och bruka industrisamhällets kulturarv. Av årets cirka 260 ansökningar är det 76 projekt runt om i landet som får dela på miljonerna. Bland bidragstagarna finns allt ifrån gruv-, flyg-, och fängelsemuseum till ångbåtsföreningar och smedjor. I år görs extra satsningar inom verksamhet och drift av museijärnvägar. Även miljö kvalitetsmålet *Levande sjöar och vattendrag* prioriteras i år genom projekt som syftar till vård av dammar, vattenhjul mm.

### Vad är ett arbetslivsmuseum?

Arbetslivsmuseerna finns över hela Sverige och kan vara mycket olika. De berättar och levandegör historien genom arbete och vardag, ofta med maskiner och tekniska system i drift. Det gemensamma är att de fokuserar på kvinnors och mäns arbete.

Det finns idag mer än 1 450 arbetslivsmuseer och drivs i de flesta fall på ideell basis av föreningar och stiftelser som är beroende av stöd för att kunna utveckla verksamheten.

### Kontakt:

Camilla Eriksson, handläggare, 08-5191 8189, [camilla.eriksson@raa.se](mailto:camilla.eriksson@raa.se)

### Sex miljoner till landets arbetslivsmuseer

Riksantikvarieämbetet har i dagarna fördelat sex miljoner kronor i projektbidrag till landets arbetslivsmuseer.

Varje år fördelar Riksantikvarieämbetet 6 miljoner kronor i bidrag till landets arbetslivsmuseer. 52 medlemsmuseer i ArbetSam har ett lyckosamt år. De har tillsammans blivit beviljade 4 251 500 kronor.

- 15 Järnvägmuseer delar på 1 651 500,00
- 9 Sjöfartsmuseer delar på 1 171 000,00
- 7 Försvarsmuseer delar på 365 000,00
- 4 Flygmuseer delar på 240 000,00
- 41 Industrimuseer och projekt delar på 2 632 000,00

Se hela listan på <http://www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2015/06/Lista-till-nyhetsbrev.pdf>

## ARBETSLIVSMUSEISTÖDET forts

(RAÄ hemsida 2015-06-01, ArbetSam nyhetsbrev 2015-06-01)

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

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
AGJ	Värmsystem i Gräfsnäs Stationshus samt handikappanpassning av besökstolett	35 000	0
Bergviks Industri-museum	Yttre renovering av ångloket Tyr	70 000	0
BJs	Rapid loket 847	120 000	0
FGT	FLOV – Förvaring för LOKE, SS Ophelia, Vagnar och verkstad	180 000	180 000
FSVJ	Restaurering av godsvagn Gm 516	65 000	0
FSVJ	Restaurering av personvagn B14 1564	65 000	0
FSVJ	Återställande av elektroloket Ma 408	195 000	195 000
GBBJ	Renovering av utställningsmonter i ek	6 970	0
Inlandsbanemuseum	Inlandsbanemuseet	100 000	0
JTJ	Renovering av ångpanna till Dala-Ockelbo-Norrundets järnvägslok nr 8	65 000	65 000
JTJ	Tillverkning av sufflett till BLJ inspektionsdressin	8 500	8 500
Järnvägsmuseet	Etableringen Teknikland	110 000	0
Jämtland Jörnsbygdens Hembygdsförening/Järnvägshotellet	Järnvägshotellet i Jörn	250 000	0
KLJ	Nybyggnad av vagnhall	413 750	0
KUJmf	Nytt sofftyg och ny golvmatta till särkupévagn	45 400	45 000
Ludvika Hembygdsförening	Gruvmuseijärnväg	95 000	0
MBV	100 årsminnet av invalidtågen	102 000	102 000
MBV	Eltåget 100 år	23 000	23 000
MBV	Säkerhetsåtgärder i spår	83 000	0
MBV	Säkerhetsåtgärder på fordon	86 000	0
MfGDJ	Kulturell utveckling och tillgänglighet genom Lokstallsmedjan	183 000	0
MfMJ	Reellt och virtuellt: 1954 års bana återskapas	80 000	0
MWfJ	Förstudie kring upprustning av banan Vadstena-Fågelsta	308 000	150 000
mfÖSJ	Underhåll av snöplog och spårrensare	15 000	15 000
MUMA	Revision av pressbyråkiosk från 1922	200 000	0
NJOV	Upprustning av museijärnvägen Nora-Ervalla och Nora-Gyttorp	850 000	287 000
OBJ	Vattenanläggning för påfyllning av vatten till ångloken	28 560	28 000
RLJ	Renovering Ljunggrens-lok	250 000	0
SkJ	Tanklok	500 000	150 000
SkLJ	Reparation och tillverkning av panna till VGJ29	300 000	300 000
SKÅJ	Renovering av portar till lokstallet i Sala	58 000	58 000
SKÅJ	Renovering och omklädnings av fåtöljer	138 000	0
SSnJmf	SSnJ Co11	250 000	0
Stångådalsbanans vänner	lordningsställande av vattenhäst vid lokstallet i Kisa	33 000	0
Stångådalsbanans vänner	N1-vagnen i Kisa	22 000	22 000
TJF	Förstudie och arbetsbeskrivning lanterninrenovering motorvagnsverkstaden Västervik	45 000	0

Sökande	Åtgärd	Sökt kr	Beviljat
TJF	Ommålning och åtgärder tak på Ankarsrums stationshus	45 000	0
TJF	Renovering av brofundament östra bron Långsjön	45 000	45 000
TJF	Renovering av signalanläggning Spångenäs	45 000	0
TJF	Renovering vägar på smalspåret i Hulfsfreds kommun	120 000	0
TJF	Trädvård stationsallé Verkebäck	45 000	0
<b>Summa</b>		<b>5 679 180</b>	<b>1 673 500</b>

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: MBV = här Norrbottens Järnvägsmuseum/Malm-banans vänner, NJOV = Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnväg, SkJ = här Skånska Järnvägar AB, SSnJmf = Stockholm-Saltsjöns museiförening och TJF = här Smalspåret Västervik-Hulfsfred.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 41 ansökningar (något färre än föregående år, som genomgående används i jämförelserna nedan) från 28 sökande (också något färre) på tillsammans 5 679 180 SEK (mindre). Det största beviljade beloppet är 350 000 SEK, det minsta 8 500,-, medelvärdet något under 79 000,- – ett lägre genomsnitt samt ett lägre största och högre minsta belopp. Antalet beviljade ansökningar ökade något till 76 st.

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området *järnväg* (generöst definierat) omfattat runt 16 % av nyckeltalen för antal ansökningar (en minskning), något under 28 % för beviljat belopp (högre) och 21 % av d:o ansökningar (en mindre ökning). En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, närmare 1,46 st i genomsnitt (en mindre ökning). (Jfr Spårburen 5/14)

## FRI-MÖTEN

### Möte 2015-05-07

Andra kvartalets möte i *Forum för gemensam riskhantering trafiksäkerhetsrisker*, FRI, ägde återigen rum i centrala Stockholm och samlade 32 personer från Trafikverket, de stora tågoperatörerna (men även några mindre), ett underhållsföretag samt branschorganisationerna BTO och JHRF – för något mer om FRI, se Spårburen 1/15.

Mötet började med genomgång av ett antal *händelser, tillbud och avvikelser*. Först avhandlades att ett tåg på Botniabanan 2015-05-05 kommit in på en sträcka där ett annat tåg redan befann sig. Dagen efter upptäcktes fel i mjukvaran. Det underströks att det var fel att enbart hantera detta som en fråga om kapacitetsbrist – det var faktiskt ett säkerhetskritiskt fel. Även hur sådana händelser rapporteras inom Trafikverket behandlades och det framhölls att det behöver komma till rätt kanaler – en mejl-/telefonlista till de som behöver få sådan information behöver införas och Trafikverket lovade återkomma på mötet i september eller via mejl om hur detta åtgärdas.

## FRI-MÖTEN forts

Under *information om pågående arbete* meddelades först att Trafikverket erhållit nytt säkerhetsstillstånd som infrastrukturförvaltare där det varit arbete med risker och indikatorer, där det är ostrukturerat nu. Proaktiv riskhantering med bl a inspel från FRI-mötena blir viktigt i fortsättningen – man återkommer i höst och vill ha igång ett nätverk kring detta. Olyckshanteringen inom Trafikverket är på väg att förbättras inkl kommunikation av olycksrapportering – denna senare avses lösas med snabb kontakt vid allvarigare händelser genom *tjänsteman i beredskap*. En internrevision under sommaren blir utgångspunkt för åtgärder. En fråga om det även innebar översyn av (den nya) organisationen besvarades med att man ser över processen inom ramen för befintlig organisation. Man ska förbättra rapporteringen av mindre händelser och även ta sig tid att analysera händelser. Det framhölls att det blivit en del förbättringar att vara rädda om, men att tillsyn av arbete i spår behövs, t ex kontrollera entreprenörernas utbildning och kompetens och att åtgärda att regelverket inte följs av tunga spårgående arbetsfordon, där utredning pågår.

Det har förekommit ett ökat antal klättringar i kontaktledningsstolpar och fler sabotage än vanligt, särskilt på Botniabanan. Det finns ett forskningsunderskott inom järnväg och då särskilt avseende trafiksäkerhet – John-Åke Halldén ska jobba med detta och önskar inspel om pågående forskning. Det nämndes att det finns ett forskningscentrum i Umeå som håller på med liknande forskning och det vore bra att samla sig kring en egen strategi. Trafikverket delar i stort slutsatserna i Alexanderssons utredning om järnvägsunderhållet, det pågår en genomlysning av ledning och styrning samt också en utredning om hur säkerhetsarbetet ska vara organiserat inom Trafikverket – vad gäller det senare är det invecklat organiserat nu. De vet inte vad utredningen landar i och det kan bli omtag för Trafikverket längre fram.

Trafikverket berättade att Terje Johnsson, Peter Sjöquist (SJ) och Håkan Sjöström (Green Cargo) har träffats flera gånger om *JTF/Tågdok*. Trafikverket ska börja rekrytera för hantering av JTF under sommaren. Terje Johnsson informerade om läget: Nytt namn blir *TRV (järnväg) Trafikbestämmelser*, dessa omfattar bilaga 1–20 i dagens JTF och gäller bara på Trafikverkets infrastruktur. En principlösning är framtagen och utskickad i ett samråds-PM och handlar om process och arbetssätt för förvaltning av regelverket. Han gav några exempel: tre ”ledstjärnor” som ska prägla arbetet och också fungera för FRIs årliga utvärdering av hur förhandlingsarbetet bedrivits, man förändrar och skärper hur anmälan av regelöversyn och regelförändringar ska gå till (utpekade anmälare av förändringsbehov inom organisationerna – även en blankett föreslås), inför nytt instrument, ”Samrådsplan” (om hur varje ändring ska hanteras) som hjälper till att kvalitetssäkra dialog och samarbete i ändringsarbeten införs samt beskriver hur årlig förvaltning, samråd och beslut ska gå till. Det blir ett möte 2015-06-04 för att ta ytterligare steg, särskilt hur eventuell oenighet ska hanteras, en strategisk plan Spårburen 5/15

(teknisk utveckling, förändringar inom TRV organisation, europeisk o nordisk utveckling m m) tas fram i en första version och ett helt nytt – och välbehövligt – samarbetsavtal (med alla berörda om hur samarbetet ska gå till) tas fram. Detta ska vara klart innan semestern; praktiskt arbetet pågår hos TRV (som fått filer från Transportstyrelsen som sedan ska in i TRVs administrativa system) samt rekrytering av resurser till Trafikverket.

Några större utmaningar är att tanken har varit att använda tidigare inskickade förändringsönskemål till Transportstyrelsen, men svårigheter har uppenbarats sig (bl a är dessa rätt spretiga), FRI och FRIs regelgrupp blir viktiga i förvaltningsarbetet, hur vi kan få det att fungera så bra som det behövs samt nå alla berörda på ett relevant sätt, särskilt besvärligt på infrastrukturförvaltarsidan (500 st) – man hoppas få med alla dessa. Det har varit möte med *Sveriges Kommuner och Landsting* (SKL), och dessa kommunala förvaltare är på väldigt olika nivå och man hoppas kunna använda SKLs kanaler för att nå ut med information, deltar i konferens Trafik- o gatudagarna 2015-10-19–20. Några uppmaningar var att gärna svara på det samråds-PM som skickats ut och om ytterligare information och diskussion önskas så är det bara att höra av sig.

Peter Sjöquist visade en översikt över de dokument som finns nu och vad som händer framåt mot 2021. Det är viktigt med den tilltänkta samrådsplanen, särskilt vad som händer i framtiden. Nästa år är det bara regelverket som flyttat förvaltare, 2017 kan det bli mindre justeringar och möjliga omsorterings utifrån behov. Utgående trafikeringsystem (R) kan tas bort och möjligen blir trafikeringsystem E huvudsystemet framöver. Han påpekade att trafikledningen glömdes bort förra gången trafikeringsregler fastställdes, dvs i JTF. TÅGDOK är inte färdiga dokument utan mallar för företagsbestämmelser och finns där JTF kräver kompletterande företagsregler. Detta togs fram i en arbetsgrupp och behöver uppdateras i enskilda delar, men fn är det resursbrist – BTO är idag inte utrustade för att hantera mer än en marginellt större regelmassa. Att ta över regler behöver förberedas rejält.

Terje Johnsson påpekade att budskapet är att ta det som finns nu och flytta det till ny förvaltning och inte genomföra några större ändringar nu – ändringsönskemålen måste dessutom bearbetas. En fråga om risker för att resurser saknas besvarade Terje Johnsson med att man bör kunna få till detta. Det kan initialt mest handla om att byta logga. Rekryteringen är sen, men det gäller att vara klar med hur processen ska se ut. En fråga om tryckning av nya dokument besvarade Terje Johnsson med att de ska finnas på Trafikverkets hemsida med rätt logga, men det som finns i omlopp bör vara kvar. Man har haft möte om att i framtiden samsortera E-TRI (för ERTMS-sträckor) och JTF. Peter Sjöquist framhöll att det är viktigt att slutföra pågående diskussioner och en utvecklad variant av FRI regelgrupp ska hantera detta. Regeländrings-specifikationen är bra att utgå från.

## FRI-MÖTEN forts

Åsa Anderzén undrade vad som är nästa steg – att ta upp i september? Terje Johnsson svarade att man då har slutfört arbetet med hur man ska arbeta, samarbetsavtalen är undertecknade, den strategiska planen har kommit längre och eventuellt är personer till JTF-arbetet rekryterade - det rullar på. Åsa Anderzén föreslog att han återkommer med en lägesrapport i september.

Nästa punkt var **proaktiv riskhantering** där Green Cargo hade gjort en liknande lista som SJ presenterade vid föregående möte – Håkan Sjöström presenterade denna:

- Laster – förskjuten last, tappad last eller rest av last
- Bristande skyddsåtgärder vid urspårning – uteblivet trafikstopp eller bristande nödanrop
- Farligt gods – läckage, förgiftning, explosioner, bränder; bristande tillgänglighet till uppgifter. Åsa Anderzén påpekade att TRV har föreläggande från Transportstyrelsen om position (i tåget) för farligt gods vid olycka
- Fordon i okontrollerad rullning – utrullning vid växling, på linjen uppställda tågsätt
- Bristande gemensam systemförståelse – gränssnitt fordon/infra avseende bromsförmåga, otillämpliga/svårtillgängliga regler för ny teknik leder till mänskliga misstag, överbelastad infrastruktur, olämpligt utformade anläggningar i förhållande till verksamheten (t ex bangård i lutning)

De flesta av riskerna hade konsekvenserna påkörning, skador på omgivningen eller personskada tredje man.

John-Åke Halldén undrade vad man mäter och hur? Håkan Sjöström svarade att man inte gör det så proaktivt som man borde – detta är en fråga att hantera tillsammans. Åsa Anderzén undrade om följer upp på detta sätt i dag? Håkan Sjöström svarade att men inte gör det på detta sätt, men det dock en bra övning. Åsa Anderzén undrade vad övriga företag ansåg? Rush Rail höll med. SJ påpekade att i st f laster kunde man sätta in fordonsdelar, och det är inte heller bra. Åsa Anderzén undrade om det diskuterats i BTO om ett branschgemensamt grepp? Håkan Sjöström föreslog att ta detta och SJs underlag och behandla dem i BTO, men sedan låta frågan landa i FRI. Åsa Anderzén berättade att Trafikverket tar detta från infrastrukturförvaltarens perspektiv och undrade om alla kan vara klara till september? Håkan Sjöström svarade att det borde kunna gå.

SJ föreslog att ta laget runt och berätta om intressanta händelser utgående från denna karta. Det handlar också om att fundera på risker på i vardande genom att ha öppet sinne. John-Åke Halldén undrade vad som är rimligt att göra: Att ha identifierat vilka områden man ska ha indikatorer inom, att till september komma fram till hur man kan mäta dessa och vad var och en kan bidra med, till 2016 ha en årlig mättningsplan för kontinuerlig mätning. Vad klarar vi att mäta i dag och vad behöver vi utveckla? Åsa Anderzén påpekade att det är ett omfattande arbete, bl a med datakvalitet. Hon föreslog att

man lägger krut på att formulera indikatorer för händelser m m.

TÅGAB påpekade att samtalsdisciplin är en riskfaktor och undrade om samtalsgruppen kring detta har somnat in? John-Åke Halldén svarade att denna är på gång. Vad som kännetecknar ett bra säkerhetssamtal pågår det forskning kring. Det påpekades att ingen riktigt vill kännas vid frågan och John-Åke Halldén svarade att den finns med i aktivitetslistan. Det pågår en stor insats kring detta i Stockholm och TÅGAB påpekade att man behöver få med järnvägsföretagen på detta. Åsa Anderzén svarade att Trafikverket får återkomma till hur järnvägsföretagen ska involveras. Det är en stor fråga och hon föreslog att bjuda in Peter Forsberg från Trafikverket till septembermötet tillsammans med att höra vad BTO kommit fram till. Bäst är att komma igång, även om inte är denna lösning är perfekt. Anne-Marie Olovsson påpekade att Transportstyrelsen tittar på övriga infrastrukturförvaltarens nivå på trafikledningen och vad de behöver lägga sig på för nivå. Från Trafikverket påpekades att det är otroligt viktigt att komma gång och att inte blir för teoretiskt.

c) Anmälda brister i ordergivning samt uppföljning säkerhetssamtal

Björn Frid inledde behandlingen av **anmälda brister i ordergivning samt uppföljning säkerhetssamtal** med att han sedan tre månader är ny säkerhetschef inom trafikledningen. Han ansvarar även för samhällssäkerhet. Man har analyserat kommande utmaningar: samverkan och samordning internt/externt samt utredningar (man är inte bra på detta). Man har kommit fram till behov av indikatorer, analyser med tillhörande rekommendationer, genomför säkerhetsstyrningsutbildning under 2015, anställer personal på säkerhetsavdelningen (man ska nu hantera avvikelser, tillbud m m), fokus på vad som är viktigt nu och på sikt, sätta upp mål m m (har inte det nu), stabilitet (att undvika ad-hoc-beteende) samt säkerhetskultur (benchmarking mot Luftfartsverket och projekt som ska titta på avdelningens säkerhet).

Angående brister i ordergivningen så har man 15 registrerade händelser januari–mars 2015. Kontrollmöten 8 st, analys ger att det handlar om gräns mellan system H och system M, brister i kommunikation inom Trafikledningen samt tågklarerdokument hanteras i rätt skift. Specialtransporter 3 händelser, stoppsignalpassage 1 st där det var medvetet fel val och förstärkning av säkerhetskultur behövs. Hastighetsnedsättning 1 händelse med missförstånd om sträcka som avsågs. 2 felaktiga vägskydd. Sammanfattning är att det handlar om brister i kommunikation, säkerhetskultur och utbildning (öva). Det finns en målkonflikt kring punktlighet och säkerhet där det gäller att lägga säkerhet först. Åsa Anderzén påpekade att detta är det som Trafikledningen själva hittat; andra har hittat annat. SJ påpekade att flera järnvägsföretag har hittat annat. Green Cargo undrade hur dessa uppgifter kommer in? Björn Frid svarade att det är de händelser som Trafikledningen rapporterar in själva och man ska nu utreda mindre händelser.



## FRI-MÖTEN forts

Åsa Anderzén påpekade att en del av det BTO kom in med berodde på felaktig planering. SJ påpekade att mycket handlar om systemförståelse – om man tar system M, där har planering är en oerhört viktig del, måste säkerhetsarbetet också spilla över på planering. Åsa Anderzén påpekade att det är en ökande trend i brister i ordergivningen. Björn Frid påpekade att han kan ta fram bättre underlag och ha en bättre presentation klar till septembarmötet. TÅGAB påpekade att det blivit stora brister på g a en trend på M-banorna och därför samlades bristerna in. John-Åke Halldén framhöll att för gränssytan mellan tekniska skydd och manuell hanterande behöver man fundera över spärrar och barriärer. Green Cargo önskade kunna titta på järnvägsföretagens rapporter – man vill ha samordning med BTOs rapportering. John-Åke Halldén påpekade att det utlovades en uppdatering av rapporterna som också behövs och i september blir det samordning mellan avdelningarna Trafikledning och Planering. Man återkommer i september och ger då en bredare belysning av verkets samlade syn. SJ önskade se om det är en engångstrend. Jernhusen påpekade att om detta är en trend så behöver järnvägsföretagen och Trafikverket träffas för att se om rapporterna samordnas – man vill få en likartad syn på problemen.

Åsa Anderzén önskade även ta tag i samtalsdisciplinen och noterar detta som önskemål. Björn Frid påpekade att det finns betydligt mer att rapportera inom Planering. SJ påpekade att man bara svarat från det egna företaget – man bör återkomma med ett BTO-svar om de händelser man identifierat. SJ påpekade att rent krasst så är ordergivning det viktigaste i trafikledningen – i princip kan varje utebliven eller felaktig ordergivning jämföras med en OSPA. John-Åke Halldén fyllde på med att man behöver skilja på felaktigheter med och utan tekniska barriärer. Björn Frid påpekade att när det gäller säkerhetssamtal tar han med sig frågan hem. Urban Lavén, TÅGAB, meddelade att han är utsedd som BTO kontaktperson i dessa frågor. Åsa Anderzén var intresserad av vad man kommit fram till i Trafikledningens interna arbete. TÅGAB påpekade att här talar vi samordning och ändå drar Trafikverket igång en intern utredning!

Angående *solkurvor och andra urspåringsfarliga fel* berättade Trafikverket om underhållsplanen och visade denna, som är väldigt konkret. Däremellan gäller tillståndsbedömning och prioritering. Den Alexandersonska utredningen har träffat ganska rätt. Vad gör Trafikverket åt urspårningar på g a solkurvor? Vid solkurvor är det ofta kombination av spåravvikelse och urspåringsfarliga spårslägesfel. Utvecklingen av risker för solkurvor följs. Man behöver dock identifiera var problemen finns. En årlig rapport om solkurvor finns på Trafikverkets hemsida – en sammanställning 2008—2014 visar att solkurvorna minskade fram till 2012 för att öka från detta år. Green Cargo påpekade att det var samma problem 2007 och då genomfördes ett ambitiöst program, men sedan dess har effekten försvunnit – detta måste finnas inbyggt i säkerhetsstyrningssystemet. Trafikverket påpekade att anläggningen Spårburen 5/15

var sliten 2007, då startades ett projekt men nu ska förbättringsåtgärderna in i själva verksamheten.

Björn Frid påpekade att han förstått att det varit en resa sedan sammanslagningen av Vägverket och Banverket och nu lever man i ständiga omorganisationer. Förvaltningsprocessen är bra – det är förändringar det handlar om. SJ påpekade att man riskerar att tappa företagets minne – 1982 lärde man sig att stabilitetspåverkande arbeten sommartid inte är bra, men sedan dessa har dessa problem återkommit med åtta-tio års mellanrum. Det finns också frågor kring system M, där det finns mycket att lära av historien. Anne-Marie Olovsson var lycklig att höra ett erkännande av problemen med sammanslagning av Vägverket och Banverket, men undrade hur Trafikverket styr ändringar i säkerhetsstyrningssystemet? Åsa Anderzén svarade att det ligger i uppdraget att kolla detta, man bygger nu upp en verksamhet för att kolla att styrande dokument implementeras och följs. Det har blivit ett bra drag i dessa frågor. Mycket är under uppbyggnad och det är otroligt mycket arbete över gränserna. Trafikverket är dock lite för stort för sin verksamhet. Man har varit i limbo genom att man väntat på betänkandet. Dessutom har Trafikverket haft fokus på att slå ihop väg och järnväg, nu börjar man i stället dela upp väg och järnväg. Detta kommer att påskyndas av utredningar – många anställda saknar bakgrund inom järnväg och saknar därför historien. Ing-Marie Vestrin, Trafikverket, underströk att det är viktigt att utnyttja kompetensen inom FRI-gruppen.

John-Åke Halldén påpekade att det krävs två för att dansa tango och det har i andra grupper varit starkt fokus på kapacitetsfrågor – vi har gemensamt kommit dit vi är och behöver gemensamt komma vidare. Några järnvägsföretag påpekade att bristerna i listan inte är dessas ansvar samt att man aldrig krävt kapacitet före säkerhet. Ing-Marie Vestrin redovisade ett åtgärdsprogram för såväl solkurvor som övriga allvarliga spårslägesfel, bl a uppdatering och spridning av information om solkurvor samt förstärkt uppföljning kring rapportering av solkurvor respektive förstärkt uppföljning, centralt analysstöd, nationellt styrt kontrakt, grundorsaksanalys och leta systematiska fel samt reinvesteringnivåer och framtida felprognos. Green Cargo tyckte att detta var en bra redovisning och hoppades slippa höra det igen om sju år...

Kaj Andersson, Trafikverket, informerade om utvecklingen av *OSPA A* (Obehörig signalpassage) och berättade att 10 % av dem var i entreprenörsförhållanden hittills 2014. 13 % under 2014. Man har kollat utvecklingen av OSPA per miljon tågkilometer och det går sakta neråt för persontrafiken (till 1,17 första kvartalet 2015) men däremot en dramatisk ökning för godstrafik (till 6,79 första kvartalet 2015). Ökningen ligger dock i januari och februari. För OSPA B (tekniska fel i signaler) är det en vikande trend för både person och gods, men dock stora problem i Malmö-området som dock visade sig bero på en felaktig kabelskrivning som nu gjorts om. Angående *signalsamråd* så är en lista över "försöksobjekt" under framtagande – den är snart klar och ska ha objekt med spridning över landet. I OSPA-

## FRI-MÖTEN forts

gruppen agerar järnvägsföretag med kapacitet på platsen – i syfte att se att samrådet fungerar. Samtliga tre nivåer ingår i försöken som leder till utvärdering och eventuellt komplettering av rutin.

Kaj Andersson fortsatte med *mång-OSPA*, d v s signaler där tre eller flera OSPA-A-händelser inträffat under de tre senaste åren. En lista finns publicerad på hemsida för OSPA och målgruppen är lokförare (att användas vid utbildning m m) och tågklarerare samt för erfarenhetssyfte, t x internt inom Trafikverket, vid utbildningar inom järnvägsföretagen. Listan uppdateras halvårsvis och senaste listan gäller för 2012–2014. Ett allvarligt tillbud inträffade på Stockholm C 2015-03-24 mellan ett Stockholmståg som körde en OSPA och X2000-tåg på ingång. Denna signal, Cst 343, var med på mång-OSPA-listan, men detta var en annan typ av fel.

I listan finns beskrivningar av signalerna med minst fyra OSPA med placering, åtgärder m m. Ett exempel är signalen M 309 med sex händelser. Den är placerad på vänster sida där föregående och efterkommande signaler är högerplacerade – den ska flyttas till höger sida. Två andra exempel är signalerna Äs 94 och Ke 261 med fem händelser vardera – dessa signaler är normalplacerade och järnvägsföretagen äger att vidta erforderliga åtgärder. Stockholmståg uppskattade samarbetet med Trafikverket, som påpekade att det varit ett jättejobb som tagit tid men ger resultat. Flera tyckte detta var ett bra jobb. Red tog hand om ett antal utskrivna exemplar av mång-OSPA-listan som blev över – intresserade får gärna höra av sig!

Andreas Pollack berättade att det hänt saker med *säkra bangårdar* sedan juni 2014. Det har blivit förstärkt säkerhetsorganisation kring rangerbangårdar, införande av ordnings- och skyddsregler samt nödlägesplaner. Liknande dokumentation har Jernhusen i Hagalund. Man ska förbättra områdesskyddet på rangerbangårdar (stängsel, grindar, kameraövervakning m m). Det är inte klart med behörighetsansökningar och stängning av grindar – behörighetsansökningarna ska vara inne till 2015-05-31, men många har inte kommit in med sina behörighetsansökningar ännu. Nu blir det en gemensam utbildning för alla de sju bangårdarna, men det finns platsspecifik info per bangård om nödlägesutrustning m m. In- och utpassage via otillåtna vägar förekommer på rangerbangårdar med kameraövervakning för intrångsdetektering – det används fel vägar för att gå från och till jobbet. Larmen går till larmcentraler, men de gör inget åt dem nu. Några exempel på felaktig passage visades.

TÅGAB undrade hur behörig personal kan vara obehörig – man ska inte jaga personal på väg till och från jobbet! Andreas Pollack svarade att kamerorna inte kan skilja på behöriga och obehöriga, och man vill minimera användande av fel vägar. Detta fungerar inte om personal tar genvägar. Björn Frid undrade vilka kriterier som använts för att välja rangerbangårdar? Andreas Pollack svarade att det är farligt gods-hantering. Anne-Spårburen 5/15

Marie Olovsson undrade vad som är intrång enligt Trafikverkets definition och vilken lagstiftning man hänvisar till? Andreas Pollack svarade att det var lagen om transport av farligt gods m m. DSB undrade vad man gör om ID-kort inte fungerar? Andreas Pollack svarade att det går att göra nödöppning av grindar genom väktare inom 10–20 min. DSB undrade när korten aktiveras? Andreas Pollack svarade att när det finns ett påskrivet avtal.

Anders Larsson, Euromaint frågade angående hantering av behörighet om man kallas till repetitionsutbildning efter tre år eller ska hålla reda på detta själva? Andreas Pollack svarade att företagen behöver ha koll på detta – man hade påminnelser men fick problem med dessa vid gemensam utbildning. Det är liknande problem med blå taggar. Anders Larsson undrade om det kommer en sådan rutin? Andreas Pollack svarade att han skulle önska en sådan rutin. Anders Larsson konstaterade då att det behövs en egen rutin. Anders Pollack svarade att det endera handlar om löpande behörighet eller detta. Anders Larsson påpekade att det är en stor fråga för Euromaint eftersom många är berörda inklusive underentreprenör. Anders Larsson undrade hur det blir med behörighet för vägfordon – denna skulle kunna tas bort. Andreas Pollack svarade att det har funnits önskemål om detta för vägfordonsgrindar, men vid nödläge utser man en ansvarig som ska släppa in räddningstjänsten, varför det inte blir någon sådan behörighetslösning. Anne-Marie Olovsson tyckte att man borde ha en räddningstjänstlösning. Andreas Pollack svarade att det finns nycklar m m, men detta är en extra säkerhet.

Anders Larsson undrade hur man ska hantera de som slutat? Andreas Pollack svarade att dessa rapporteras till Trafikverket som då avaktiverar deras behörighet. Anders Larsson undrade hur man ska hantera behörighet för personer som jobbar åt fler företag? Andreas Pollack svarade att det är en komplex fråga – företag med ansvar för personalen ska skicka in ansökan, men behörigheten är personlig – den som man har längst kontrakt med gäller. Anders Larsson undrade vem som har ansvar för repetitionsutbildning? Andreas Pollack svarade att det gäller att lita respektives uppgifter – även Trafikverket kollar sina entreprenörers behörigheter. Anders Larsson undrade angående utbildning för *Vistelse i Spår* där han inte fattar vad det står i kapitel 6 sista stycket om säkerhetszoner m m – han tror att kravet gäller vistelse inom bangård; för vistelse inom säkerhetszoner gäller mer. Andreas Pollack svarade att det handlar om icke-spårområde respektive spårområde – man ska titta på en tydligare formulering.

Anders Larsson konstaterade att det finns krav om mottaget, läst och förstått denna, vilket är att inadekvat krav och främst ett administrativt krav – det måste anpassas till målgruppen och vara relevant för målgruppen. Gäller det att gå utbildningen? Andreas Pollack svarade att det är utbildningen som gäller. Anders Larsson påpekade att Jernhusens TRI inte är synkad med Trafikverkets regler, vilket inte bra. Stefan Halldén, Jernhusen, påpekade att han är osäker på detaljer, inte vet om det synkats med Jernhusens roll

## FRI-MÖTEN forts

som infrastrukturförvaltare och vad som behöver förändras. Andreas Pollack påpekade att respektive infrastrukturförvaltare måste ha möjlighet till egna rutiner. Anders Larsson påpekade att det är svårt att skriva egna regler. Andreas Pollack framhöll att det är viktigast att larma den infrastruktur som drabbas, men man ska ta hem frågan tillsammans med Jernhusen. Anders Larsson undrade när denna TDOK ska uppdateras enligt de svar han fått? Den måste uppdateras innan Euromaint kan skriva under avtalet. Andreas Pollack svarade att man ska göra dessa ändringar – så småningom.

Åsa Anderzén påpekade angående *lägesrapport GSM-R* att PTS skjutit på tiden för signalstyrkehöjning. Red förtydligade detta med att informera om det som BTO sänt ut 2015-05-04, se artikeln **GSM-R OCH 3G/4G** ovan. Green Cargo undrade över de tre frågor som inte *hanns med*? Åsa Anderzén svarade att det inte hänt något med dessa och John-Åke Halldén meddelade att man informerar om detta underhand. Åsa Anderzén påpekade att BTO önskar *kontaktlistor* och dessa ska mejlas ut inklusive semesterersättare. Man ska utvärdera hantering av *personer i spår*, som är spretig, och bett Trafikledningarna svara på detta. Alla trafikledare har gått utbildning och handledning för obehörigt spårbehandling har tagits med i årets repetitionsutbildning. SJ påpekade att detta har tagits emot olika, förmodligen p g a att man inte håller med om ordergivningen. *Kommande FRI-möten* äger rum 2015-09-17 och 2015-12-03, samtliga i Stockholm och kl 10—16. (red och Trafikverkets minnesanteckningar 2015-05-07)

## TRANSPORTSTYRELSENS BRANSCHRÅDSMÖTEN

### Möte 2015-05-28

Mötet, som ägde rum i Borlänge, samlade 49 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/2015/motet-den-28-maj-2015/>

Dessutom behöver länken till dokumenten från mötet dessförinnan korrigeras till:

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

Transportstyrelsen har genomfört en del personförändringar: Maria Ågren har blivit ny generaldirektör och i verkets styrelse har det också skett en del förändringar med bl a Rolf Annerberg som ny styrelseordförande. Transportstyrelsen kommer att närvara med egen monter på *Nordic Rail*-mässan 2015-10-06—08 och ha tre seminarier 2015-10-06, ett om *Tillämpning av TSD vid godkännande av fordon*, ett *Vad händer med JTF?* och ett om *Tillämpningen av CSM-RA-EU-förordningen*  
Spårburen 5/15

om gemensam säkerhetsmetod för riskvärdering och riskbedömning. Även ERA kommer att vara på plats i en del av montern och kommer dessutom att ha ett eget seminarium om *Fördelar av den europeiska ansatsen och korsacceptans för den nordiska geografiska intressegruppen*. Det ska även vara miniseminarier i montern – mer information om deltagandet på hemsidan. Man har jobbat med en strategi för näringslivsutveckling där Maria Ågren har deltagit tillsammans med företrädare för olika branscher. Detta har handlat mycket om kommunikation och resultatet av detta har sammanställts och finns på hemsidan. Det knyter även an till diskussioner i branschrådet och handlar om utveckling av detta – mer om detta nedan.

Transportstyrelsen har sett över branschrådets verksamhet och då noterat att rådet inte når sina syften. Bl a är det svårt att ta fram underlag till de svenska synpunkter som ska drivas i EU-arbetet – detta hanteras i stället via befintliga referenser och referensgrupper. Förslag till åtgärder att använda branschrådet till färre men viktigare frågor inom områdena marknadsutveckling, säkerhet och driftskompletter. Man ska också via hemsidan presentera vilket regelgivningsarbete man deltar i och bjuda in referenserna och ha en förenklad hemsida för befintlig lagstiftning, göra det lättare att återfinna EU-reglerna och hur de implementerats i Sverige. Branschrådsmötena minskas till två per år och kompletteras med utvalda temadagar – t ex om tillsyn, godkännande m m. Sammanfattning av detta är att ta bort delar av branschrådets verksamhet som inte fungerar och lyfta i dessa på andra mer ändamålsenliga ställen och utnyttja tiden bättre. Nästa steg planeras att genomföras under sommaren och hösten och ny form för branschrådet introduceras vid nästa möte 2015-11-05. Det konstaterades att under tiden måste det informeras på hemsidan om vad som är på gång. Transportstyrelsen ska också göra ett aktivt val av vilka ERA-arbetsgrupper man deltar i – man får inte missa något som har stort värde för svenska aktörer. Det ska skrivas om vilket regelarbete som pågår så att det går att göra inspel och från SJ framhölls de temadagar som anordnas i Norge som en bra förebild.

Transportstyrelsen studerar på uppdrag av regeringen effektivare tillsyn av uttaget av kvalitetsavgifter, som handlar om att hantera förseningar och därmed brister i kapacitet, och har skrivit en rapport om detta. Man ska redovisa sitt uppdrag i oktober/november och Trafikverket ska redovisa ett uppdrag de fått i oktober. I rapporten sätter man in dessa avgifter i sitt sammanhang, resonerar kring optimal kvalitetsavgiftskonstruktion och att utgå från Trafikverkets rapport och utvecklingsarbete samt pekar ut följande områden för tillsyn: Trafikverkets implementation av systemet, informationskvalitet i inrapporteringsystemet fungerar, vilka underlag Trafikverket har för avgiftsnivån och vilka avgifternas effekter blir på längre sikt. Man ska även utföra tillsyn på banavgifter, kapacitetstilldelningsprocessen och den operativa trafikprioriteringen. Man har haft kommunikation och möten med Trafikverket och VTI under arbetets gång. I rapporten meddelas också en tillsynsplan. En fråga om internationellt samarbete besvarades med att länderna jobbar olika – i Sverige går man

## TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

in i efterhand, andra går in i förhand och detaljreglerar. Trafikverket och VTI kanske skissar på ett helt nytt avgiftssystem...

Vid kommande RISC-möte 2015-06-04 ska det tas beslut om referensdatabas för korsacceptans som man avser att säga ja till. Dessutom behandlas CSM Riskvärdering om konstruktionsmål där nuvarande mål är rätt diffusa. Tyskland vill ha exakta värden, men dessa riskerar att fort bli inaktuella. ERA har en lista med klassificering av vådahändelser m m. Även denna föreslås att Sverige säger ja till. Från Trafikverket framhölls att Sverige ska kräva att möjlighet ges att se konsekvensanalys i god tid innan beslut. Ett önskemål om att få tillgång till ERAs klassificeringslista besvarades med att det skulle ordnas. En ny TSD Trafikstyrning ska träda i kraft till dessa och hur gränsöverskridande trafik ska hanteras till dess meddelades.

ERA önskar att release 2 av ERTMS Baseline 3 ska träda i kraft 2016 och det pågår diskussion om vad ska ingå i denna. Ett antal länder, bl a Danmark, har förslag om ett mer robust system som Sverige stöttar. Öppna punkter, bl a högre krav på tillgänglighet, diskuteras. Man jobbar också med nya ERTMS-införandeplaner eftersom dagens är alltför optimistiska. Dessa kommer alltså att skjutas på och det blir krav på ECTS på nya fordon – när det finns system på marknaden att få tag på. NRSA frågade om gula maskiner omfattas och svaret var att det bara är aktuellt för de som ska köra på ERTMS-banor. Man jobbar också på en version 1 av GSM-R där skydd mot den publika mobiltelefonin ingår. Man behöver ha en tillfällig nationell lösning som omfattar befintliga fordon, fast EU-kommissionen inte vill ha nationella lösningar. På sikt kommer också GSM-R att ersättas och TSD Trafikstyrning kommer troligtvis att bli en EU-förordning i nästa utgåva (2016) och gäller då direkt.

Det pågår också översyn av fordonsregister och tanken är att slå ihop 26 nationella register till ett som ERA håller i. Det pågår även arbete med TSD Telematik för passagerare resp gods, TSD Funktionshindre, OTIF (1435-banor) och OSJD (1520-banor). Nästa RISC-möte är 2015-10-07–08. Det pågår översyn av EU-förordningen om underhållsansvarig enhet (ECM) och det finns ett mandat till ERA att se om ECM bör införas för andra fordon (än godsvagnar) – man har tillsatt en arbetsgrupp. En fråga om när det kan bli aktuellt besvarades med att i slutet av nästa år kan förslag väntas och träda i kraft juli/augusti 2017. Det gäller då alla fordon, även arbetsmaskiner. Språkkrav på lokförare i gränsöverskridande trafik är också en fråga som behandlas och där Sverige stöder en nederländsk standpunkt att dessa är för hårda. Från Trafikverket påpekades att kriterierna för att få säkerhetstillstånd och -intyg studeras, vilket kan påverka Sverige mycket – detta är ett exempel på bra referensgruppsarbete. TSD Lok och passagerarfordon uppdateras med bl a ömsesidigt godkännande av fordon mellan stater – dvs godkännande av en säkerhetsmyndighet gäller i alla stater. Via motsvarande i OTIF gäller detta även i mer än 20 stater

Spårburen 5/15

utanför EU. Förslaget väntas komma vinter och träder i kraft 2017.

Inom SERAC, som sysslar med marknadsfrågor och där ERA inte är inblandat utan arbetet sker direkt genom EU-kommissionen, har man syftet att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde – efter harmoniseringen av infrastrukturen vill man öppna marknaderna. Susanne Karlsson och Åsa Tysklind är Sveriges representanter. Det förekommer också kontakter inom ramen för säkerhetsmyndigheternas samarbetsorgan, *European Network Rail Regulatory Bodies*, ENRRB. Man beslutade 2015-03-13 om införande av differentierade banavgifter p g a buller, bl a som incitament för införande av kompositbromsblock. Det blir bonus för mycket tysta respektive tysta tåg samt malus för bullriga. Summan av bonus respektive malus är tänkta att bli densamma – efter 2021 får man ta ut dessa avgifter. Vid mötet 2015-04-16 behandlades vilka avgifter man får ta respektive inte ta ut hur och huvudregeln är att ta ut marginalkostnader som direkta kostnader, men man kan också använda en teknisk modell.

Det finns rapporteringsskyldighet angående marknadsövervakning och kommissionen vill bättre reglera vilka uppgifter som medlemsstaterna ska samla in. Begärda uppgifter är infrastrukturavgifter, kapacitetstilldelningens utveckling, prioritet, överbelastning, utgifter för infrastruktur, intäkter och trafikvolym, kvalitet på järnvägstjänster, utveckling av kollektivtrafik, marknadsandelar, antal licenser och avgifter, anställningsvillkor samt tjänsteleverantörer. Kommande genomförandeakter gäller ramavtal, där röstning planeras 2015-09-22 och där det ska bli frivilligt för infrastrukturförvaltarna att införa detta men genom stora skillnader mellan länderna gör det svårt att hitta en gemensam modell. Tillträde till tjänster är en stor fråga där en första diskussion planeras 2015-09-22. Det finns annorlunda regleringsmodell och säkerhetsmyndigheten i Frankrike vill ha regelstöd för att "slå isär" SNCF, vilket skulle kunna påverka Sverige och särskilt små operatörer negativt genom för mycket reglering.

Nya CSM RA trädde i kraft 2015-05-21 och med denna blir det krav på ackreditering/erkännande av verkstäderna, tydlig riskhanteringsprocess som även omfattar organisatoriska och driftsmässiga förändringar. Första loket av en typ är en väsentlig förändring, men inte övergången från (exempelvis) fjärde till femte loket. Väsentligheter är konsekvenser av bristande funktionalitet, innovation, komplexitet, övervakning, reverserbarhet (kan man gå tillbaka) samt additionalitet (att lägga ihop flera förändringar). Sveriges inriktning att ha Swedac som ackrediterande organ, men i väntan på detta behöver utländska sådana användas – och där framhölls dels bristen på sådana, dels språkproblem. Swedac har svarat att det går att använda utländska erkända organ i väntan på godkända svenska sådana. Men det kan finnas specialfall där endast utländsk expertis finns att tillgå. Trafikverket anförde även i detta sammanhang behovet av konsekvensanalys innan beslut.

## TpS BRANSCHRÅDSMÖTEN forts

Därefter behandlades störningar på GSM-R från den publika 4G-telefonin (detta har behandlats i flera nummer av Spårbyråen). Nytt här var Transportstyrelsen ansåg att avsaknad av tvingande krav på skydd mot störningar var en brist och Trafikverket och BTO gjorde en gemensam riskanalys där man identifierade 13 riskkällor varav 6 oacceptabla på talkommunikationen och 6 riskkällor varav 2 oacceptabla på datakommunikationen, och då konstaterade att det inte går att bedriva trafik utan att hantera dessa. I mars tecknade Trafikverket ett ramavtal med en filterleverantör och i mitten av maj genomfördes fälttester tillsammans med mobiloperatörerna som visade att fordon med filter klarade sig och de utan fick störningar. PTS har förlängt restriktionerna för mobiloperatörer till 2016-06-30. Vad som fortfarande saknar lösning är hanteringen mot utlandet, men för att komma igång med processen har Trafikverket och SJ AB lämnat in en pilotansökan mot Norge, Transitio mot Danmark och Hector Rail mot Tyskland. Förordningen om statsbidrag för skydd planeras träda i kraft 2015-06-27, detta efter att EU-notifiering inte krävdes. Den önskade koordinatören gav regeringen Trafikverket 2015-05-21 i uppdrag att tillsätta. Enligt uppgift kommer mobiloperatörerna inte att överklaga PTS beslut. För fordon som kommer från utlandet finns det krav på skydd mot störningar – man ska titta på detta inför 2016.

När det gäller det fjärde järnvägspaketet pågår arbete såväl tekniskt som politiskt arbete och målsättningen är att slutföra arbetet mot färdigt förslag innan halvårsskiftet, åtminstone för den tekniska delen. Denna handlar om ändring av säkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven och en ny EU-förordning. Det kan bli så att det nya ordförandeskapet får ta över efter halvårsskiftet. Det har talats om att skilja de båda delarna åt vad det gäller införande, men det kan i stället bli så att den tekniska delen får vänta på den politiska delen. I den tekniska delen har det genomförts en viktig kompromiss angående säkerhetsintyg och godkännande av fordon där EU-parlamentet gick med på delning av hanteringen mellan ERA och de nationella säkerhetsmyndigheterna – alla ansökningar ska sändas till ERA, men rent nationella ansökningar skickas vidare till respektive nationell säkerhetsmyndighet – det ska också gå att skriva dem på (t ex) svenska. Hanteringen ska dokumenteras i ERA:s system.

En principfråga är om detta ska hanteras som genomförandeakter eller delegerade akter – i de förstnämnda kan man inte ha detaljerade regler, så man försöker åstadkomma delegerade akter. Övergångsperioden kan bli 3–5 år och ytterligare områden som ingår är hantering av isolerade nätverk, reservdelar, europeiskt fordonregister och samarbete mellan olycksutredningsorgan. Den politiska delen har fastnat och kommer att få tas över av det luxemburgska ordförandeskapet efter halvårsskiftet. Viktiga frågor är vilka krav ska ställas för att garantera oberoende och man vill lägga krav på alla infrastrukturförvaltare. Där önskar Sverige hålla mot en stor risk för överreglering. Dessutom vill Sverige att infrastrukturförvaltare åtminstone ska kunna Spårbyråen 5/15

na överlåta uppgifter mellan varandra. Det är också motstånd mot krav på konkurrensutsatt upphandling av kollektivtrafik på järnväg – undantag från upphandling diskuteras om det blir lika bra med direkttilldelning och även för mindre länder. Transportstyrelsen konstaterade att man får återkomma om detta till hösten.

Norge har frågat Sverige och Danmark om man ensa datum för när järnvägsföretagen ska lämna in underlag för gemensamma säkerhetsindikatorer respektive övriga säkerhetsuppgifter föregående år. Datumerna skiljer åt mellan länderna och dessutom – för alla länder utom Sverige – mellan säkerhetsindikatorer och övrigt. Därför har Transportstyrelsen frågat branschen och tog också upp det på branschrådsmötet. Indikationen efter diskussion var att delade datum och ensande med övriga länder önskades. Rapport om gemensamma säkerhetsindikatorer skulle kunna lämnas in i slutet av februari eller 1 mars och den årliga säkerhetsrapport skulle då kunna ha 30 juni som sista-datum. En mer formell förfrågan kommer att gå ut senare – Transportstyrelsen har datum för dessa rapporter i föreskrifter och måste då ändra dessa vilket också kommer att gå ut på remiss.

Transportstyrelsen arbetar med att införliva SERA-direktivet i svensk lagstiftning och förändringarna kommer i juni. Det blir en definition av leverantör av tjänster och dessa kommer inte längre att ses som infrastrukturförvaltare. De tjänster som ingår är tillgång till infrastruktur minipaket, tillgång till stationer inklusive byggnader och resenärsinformation, godsterminaler, rangerbangårdar, tågbildningsplatser, uppställnings-spår, underhållsanläggningar, andra tekniska anläggningar (t ex för rengöring och tvätt), havs- och inlandsanläggningar, undsättningsanläggningar samt bränsledepåer. Det är en optimistisk tidplan med remissperiod juni–augusti och klart till december 2015. Branschrådet tyckte att remisstid under semestertid inte var bra. Vilken infrastruktur som omfattas behöver tydliggöras i konsekvensbeskrivningen. Expertdeltagande på mötena efterslystes, men det är inte så lätt trots möten i Borlänge. Utskick av underlag inför mötena efterslystes i väntan på en mer användarvänlig hemsida.

Inför kommande möten påminde Trafikverket om behovet av att få ERA att inse att det behövs konsekvensbeskrivningar till förslagen, framfördes önskemål om workshops i CSM RA och Övervakning, titta på möjligheten att ha webbaserade föreläsningar, om att de många frågorna om tillämpning av CSM RA borde innebära att man som i Danmark skicka med en bedömningsrapport, att de många obesvarade frågor som finns borde leda till en FAQ-sida på Transportstyrelsens/(branschrådets) hemsida samt att det från en workshop om Lokförardirektivet finns en bra dokumentation inkluderande frågor och svar att inspireras av. Från Öresundsbron föreslogs att nästa branschrådsmöte skulle äga rum tillsammans med Nordic Rail, men då flera nyckelpersoner från Transportstyrelsen var på ERA-möten då samtidigt som det är rätt svårt att få tag på rum i Jönköping då så verkade Transportstyrelsens förslag, 2015-11-05, bättre. Tanken är att mötet ska äga rum på en annan ort än Borlänge. (red 2015-05-28, Transportstyrelsens minnesanteckning 2015-06-23)

## FRÅN ARBETSAM

### Ekonomiskt stöd håller k-märkta fartyg flytande

*Sjöhistoriska museet fördelar nu 1 miljon kronor till bevarande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. I år får sju fartyg ta del av stödet. Bland dem finns stor-slagna segelfartyg, klassiska ångfartyg och charmiga motorfartyg. Intresset för landets k-märkta fartyg är stort – årligen kliver 250 000 ombord.*

Sjöhistoriska museet, som är en del av *Statens maritima museer*, fördelar årligen 1 miljon kronor till bevarande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Ekonomiskt stöd är starkt efterfrågat och i år inkom 38 ansökningar om totalt drygt 8 miljoner.

– Att bevara och använda historiskt värdefulla fartyg är en kostsam uppgift och det här stödet utgör normalt bara en mindre del av den totala kostnaden. Pengarna ska stimulera till bevarandeinsatser och engagemang som har kulturhistorisk inriktning, säger Claes Wollentz, intendent på Sjöhistoriska museet.

För museet är det viktigt att kulturhistoriskt intressanta fartyg kan bevaras och användas. Arbetet med detta engagerar ett stort antal människor, främst ideella föreningar runt om i landet. De historiska fartygen är viktiga för en levande kustbygd och skärgård och dragningskraften hos dem är stor. En undersökning som Sjöhistoriska museet nyligen har genomfört visar att 250 000 människor årligen kliver ombord på landets 129 k-märkta fartyg.

Fartygsstödet har delats ut av myndigheten sedan 1991 och kan i första hand sökas av ägare till fartyg som k-märkts av Sjöhistoriska museet. Beslut om fördelningen sker i samråd med Arbetets museum, Riksantikvarieämbetet, Transportstyrelsen och rikstäckande föreningar för historiska fartyg.

– Vi lägger vikt vid att stödet fördelas mellan olika kategorier av fartyg till exempel segelfartyg, ångfartyg och motorfartyg men vi tar också hänsyn till geografisk spridning så att fartyg från olika delar av landet finns bland mottagarna och att fartygen används på ett sätt som kommer många till glädje, säger Claes Wollentz.

Mottagare av stöd till bevarande av historiskt värdefulla fartyg 2015:

- Djurgården 3, ångfartyg, Stockholm, 150 000 kr Årets stöd ska användas till reparation av rotskador och läckande plåttak.
- Helene, segelfartyg, Ystad, 200 000 kr Årets stöd ska användas till renovering av akterspegeln.
- Helmi, segelfartyg, Blidö, 100 000 kr Årets stöd ska användas till byte av däck och däcksbalkar.

- Marianne, motorfartyg, Otterbäcken/Mariestad, 50 000 kr Stödet ska användas till renovering av skylight och nedgångskapp.
- Sprängaren, ångfartyg, Gålö, 150 000 kr Årets stöd ska användas till fortsatt renovering av ångpannan.
- Tingvalla, motorfartyg, Karlstad, 50 000 kr Årets stöd ska användas till renovering av skrov, däck och däckshus.
- Westkust, segelfartyg, Orust, 300 000 kr Årets stöd ska användas till renovering av akterspegel med angränsande spant och balkar.

*(Sjöhistoriska museets hemsida via ArbetSam nyhetsbrev 2015—05)*

### Arbetets museum söker arbetslivsintendent

Arbetets museum i Norrköping är ett samtidsmuseum med historiskt djup. Museet öppnade 1991 och har sedan dess skildrat människors arbete och vardagsliv. Vi har inga samlingar av föremål, istället samlar vi på yrkesminnen och levnadsberättelser. Arbetets museum har ett särskilt ansvar för landets över 1 450 arbetslivsmuseer i Sverige och ger konsultativt stöd och arrangerar kurser runt om i landet.

Vi söker nu en driven, kreativ och självgående projektledare som har erfarenhet av att leda stora projekt, har god kännedom om landets arbetslivsmuseer och ett stort engagemang för bevarandet av det industriella kulturarvet.

I arbetsuppgifterna ingår;

- Organisera utbildningar på olika platser i Sverige
- Arbeta i nära samarbete med museiföreningen ArbetSam
- Ge konsultativt stöd och bidra till att förmedla viktig information till arbetslivsmuseer
- Skriva remissvar och ha kontakt med myndigheter
- Att projektleda och söka medel för EU-projekt
- Vara museets representant i nationella och internationella museinätverk

Som person måste du vara lyhörd, ha god samarbetsförmåga och förmåga att göra strategiska val som bidrar till att på bästa sätt stödja landets arbetslivsmuseer. Meriterande är erfarenheter av att leda stora projekt samt vana av att arbeta gentemot myndigheter.

Villkor och ansökan: Tjänsten är en tillsvidareanställning på 100 % med tillträde 1 september eller enligt överenskommelse. Arbetsort är Norrköping, men resor över hela landet förekommer.

Arbetets museum omfattas av kollektivavtal mellan KFO och Unionen.

Arbetets museum strävar efter mångfald på arbetsplatsen. Har du rätt kompetens är du intressant för oss, oavsett kön, ålder, sexuell läggning, etnisk tillhörighet eller funktionsnedsättning.

## FRÅN ARBETSAM forts

Ansökan skickas till [info@arbetetsmuseum.se](mailto:info@arbetetsmuseum.se) senast den 27 maj. Skriv "Arbetslivsintendent" i ämnesraden. Ansökan ska innehålla ett personligt brev, CV och löneanspråk.

Frågor om tjänsten ställs företrädesvis mejlledes till Marinette Fogde, [marinette.fogde@arbetetsmuseum.se](mailto:marinette.fogde@arbetetsmuseum.se), forskningschef Arbetets museum, eller till arbetslivsintendent Torsten Nilsson, [torsten.nilsson@arbetetsmuseum.se](mailto:torsten.nilsson@arbetetsmuseum.se), 011-23 17 26. Fackliga frågor besvaras av Mårten Mellberg (DIK), [marten.mellberg@arbetetsmuseum.se](mailto:marten.mellberg@arbetetsmuseum.se), 011- 23 17 23.

Inför rekryteringsarbetet har Arbetets museum tagit ställning till rekryteringskanaler och marknadsföring. Vi undanber oss därför kontakt med mediasäljare och rekryteringsleverantörer i samband med rekryteringen till denna tjänst. (*ArbetSam nyhetsbrev 2015-05*)

## Årets arbetslivsmuseum

Utmärkelsen Årets Arbetslivsmuseum instiftades 2010. Utmärkelsen Årets arbetslivsmuseum är ett sätt att tacka och uppmuntra alla dessa fantastiska kulturarvsbevarare som tar hand om så stora delar av vårt kulturarv. Utan deras arbete hade vi inte lika många historier att berätta och inte lika många smultronställen att besöka.

Prissumman är 25 000 kr.

### Vilka museer kan nomineras?

Alla museer som finns med i databasen [www.arbetslivsmuseer.se](http://www.arbetslivsmuseer.se)

### Hur går nomineringen till?

Skicka ett brev på max en A4-sida där du berättar varför just det här museet borde utses till Årets Arbetslivsmuseum. Titta på punkterna nedan, hittar du några av dessa hos ditt museum?

- Stabilitet, långsiktiga strategier
- Genusperspektiv
- Ideellt engagemang
- Kunskapsbevarande
- Nöjda besökare
- Pedagogiskt arbete
- Tillgänglighet
- Utställningar
- WOW-effekt

### Vem kan nominera?

Vem som helst kan nominera ett arbetslivsmuseum.

Men det är ju inte helt fel om man besökt museet någon gång och känner till verksamheten.

Nomineringen skickas till [nominering@arbetslivsmuseer.se](mailto:nominering@arbetslivsmuseer.se)

Eller till:

Årets Arbetslivsmuseum – Arbetets museum, Laxholmen, 602 21 NORRKÖPING

Skicka gärna med broschyrer, bilder och annat som kan berätta om museet.

Vi behöver din nominering senast 15 augusti 2015

### Vem utser pristagaren?

En jury utsedd av Arbetets museum, ArbetSam, Statens Försvarshistoriska museer, Statens Maritima Museer och Trafikverkets museer.

Juryen träffas under hösten och utser vinnaren. (*ArbetSam nyhetsbrev 2015-06*)

## Årets arbetsmyra

Priset Årets Arbetsmyra går till en person som på ett extraordinärt sätt har engagerat sig ideellt för ett eller flera arbetslivsmuseer. Bakom priset står Arbetets museums vänförening. Pris: ära, 5 000 kr och middag.

Arbetslivsmuseer är inte riktigt som andra museer – de är så mycket mer!

Att ha en museal kompetens och yrkesutbildning är viktigt, men det räcker inte på ett arbetslivsmuseum. Där måste man kunna så mycket mer, ofta kopplat till museets inriktning. Hur skulle vi kunna bevara museet Remfabriken i Göteborg utan föreningsmedlemmarnas goda kunskaper i skötsel och underhåll av textilmaskiner? Hur skulle Skolsegelfartyget Ellen kunna segla utan en besättning med praktiska kunskaper i navigering, skeppsbyggnad, splitsning, drevning, marknadsföring och erfarenhet av att ta ungdomsgrupper? Vad vore Norrbottens järnvägsmuseum om inte föreningsmedlemmarna hade goda kunskaper i svetsning, nitning, metallarbete – och hur långt kom deras museiangång utan utbildade eldare, lokförare och säkerhetsansvarig?

Arbetets museums vänförening vill genom att utse Årets Arbetsmyra göra ett försök att tacka och uppmuntra alla dessa fantastiska kulturarvsbevarare. Utan ert arbete hade vi inte lika många historier att berätta och inte lika många smultronställen att besöka.

### Vem kan nomineras?

Det måste vara en person som är verksam på ett arbetslivsmuseum. Museet måste finnas med i databasen över arbetslivsmuseer. [www.arbetslivsmuseer.se](http://www.arbetslivsmuseer.se)

### Vem kan nominera?

Vem som helst kan nominera. Men det är ju inte helt fel om man känner till personen ifråga och kan berätta lite mer.

## FRÅN ARBETSAM forts

### Vem utser pristagaren?

Arbetets museums vänförening står bakom priset och utser Årets Arbetsmyra.

### Skicka nominering till:

Årets Arbetsmyra, Arbetets museum, Laxholmen, 602  
21 NORRKÖPING; [nominering@arbetslivsmuseer.se](mailto:nominering@arbetslivsmuseer.se)  
(ArbetSam nyhetsbrev 2015-06)

## FRÅN SIM

### Konferens *Industrisamhällets landskap*

Hösten 2012 anordnades konferensen *Industrisamhällets kulturarv i praktik och forskning: nuläge och framtid* (<http://www.sim.se/nyheter/litteratur-och-publikationer/industrisamhallets-kulturarv-konferensdokumentation>).

Nu går vi vidare.

Svenska industriminnesföreningen, ArbetSam, Arbetets museum och Regionmuseet bjuder in till konferensen *Industrisamhällets landskap – kulturarv, miljö och hållbarhet*. Två intensiva dagar ägnas intressekonflikter och samverkansmöjligheter mellan kulturmiljövård och naturmiljöintressen. Fokus ligger på saneringen av förorenade miljöer och vattenverksamheter.

Plats: Regionmuseet Kristianstad.  
Tid: 14-15 oktober 2015.  
Begränsat antal deltagare.

Läs vidare i bilagan för ytterligare information och uppgifter om hur man anmäler sig. Informationen finns även på [sim.se](http://sim.se) och [arbetsam.com](http://arbetsam.com)

Vidarebefordra gärna denna inbjudan!

Vänliga hälsningar, Organisationskommittén, genom/  
Jan af Geijerstam  
Ordförande Svenska industriminnesföreningen (SIM),  
Götgatan 99, 116 62 STOCKHOLM.

Tel: 08-641 31 12 (hem)  
070-566 21 53  
Mail: [info@sim.se](mailto:info@sim.se)  
Webb SIM: [www.sim.se](http://www.sim.se)  
(Mejl från SIM 2015-06-12)