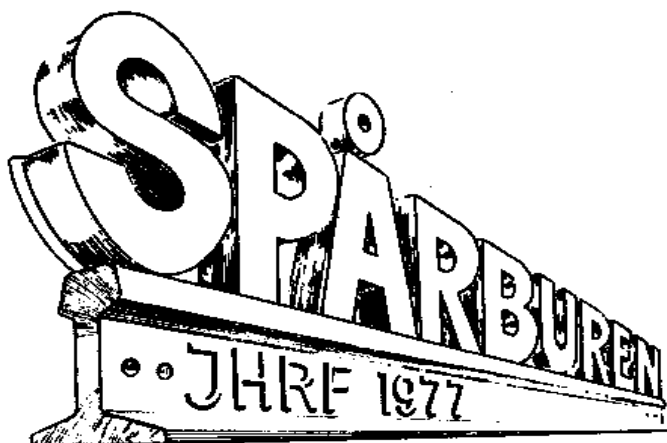


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Tågoperatörerna



7/15

2015-09-20

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 sjunde Spårburen efter ett uppehåll. Det har blivit ett nummer med ett rätt så blandat innehåll.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Från styrelsen med information om JHRF höstmöte, ett öppet brev till MRO, från Trafikverket om Nationell Järnvägsdatabas (NJDB) samt ett remissvar på järnvägsorganisationsutredningens delbetänkande *Koll på anläggningen*.
- Ordförandens nyhetsbrev där denne aviserar sin avgång.
- En artikel med en valberedares synpunkter där Morrgan Claesson kommenterar ovanstående.
- En artikel med rapport från ett informationsmöte om GSM-R och störningarna från 3G/4G som Trafikverket ordnade.
- Rapport från FEDECRAIL ordförandemöte i Stockholm mellan FEDECRAILs styrelse och några av medlemsorganisationerna.
- Dokumentation av den av ArbetSam anordnade Söka-Pengar-workshopen i våras.

Spårburen rättar

Den person som pratade om *hjulprofil* under *övrigt* vid HOG-mötet i Padova 2015-04-16 var inte Johannes Füngers utan Jürgen Sima! (Se *Spårburen* 4/15.)

FRÅN STYRELSEN

JHRF höstmöte

Som tidigare har meddelats bestämdes vårmötet att årets höstmöte ska hållas helgen 10–11 oktober. Styrelsen har beslutat att höstmötet ska hållas hos *Arvidsjaur Järnvägsförening* i Arvidsjaur.

Preliminärt program:

Fredag 9 oktober. Samling på Stockholms Central. Gemensam resa med nattåg 92, avgång 22:40. Resa i delad trebäddskupé i sovvagn.

Lördag 10 oktober. Vi kommer med nattåg 92 till Jörn kl 9:08, där chartrad buss väntar för färd (ca 1 tim) till Arvidsjaur. Bussen lämnar av oss vid hotell *Laponia*. Här finns möjlighet att lämna bagage m.m. Under förmiddagen kommer vi att resa med AJFs rälsbuss på en liten del av Inlandsbanan. Efter lunch (ingår i priset) påbörjas höstmötet. Här lämnas information om förbundets verksamhet och det finns möjlighet för medlemmarnas representanter att ställa frågor och komma med förslag. Lördagen avslutas med en gemensam middag (ingår i priset) med tillhörande eftersnack.

Söndag 11 oktober. Efter frukost (ingår i priset) fortsätter höstmötet där medlemsföreningarna får större möjlighet att föra fram lokala och gemensamma frågor som förbundet bör arbeta vidare med. Efter lunch (ingår i priset) avslutas mötet innan vi så småningom färdas med buss till Jörn för vidare resa med nattåg 91 till Stockholm.

Måndag 12 oktober. Ankomst Stockholm C 06:30.

JHRF har förhandlat fram ett bra pris med *SJ Norrlandståg* samt hotellet i Arvidsjaur. Dessutom står förbundet för en del av kostnaden, vilket innebär att deltagande föreningar endast betalar 2 000 kr per representant. I priset ingår tåg- och bussresa, hotell, frukost söndag, kaffe, två luncher samt middag lördag kväll (dryck tillkommer).

För tågresan kan man istället välja plats i liggvagn (-200 kr) eller köpa ut en eller två platser i sovkupén (kontakta oss för pris). För enkelrum på hotellet tillkommer 250 kr.

Anmälan om deltagande behövs snarast för att kunna garantera plats på nattåget. Anmälan om deltagande ska göras vi epost senast den 25 september 2015 till stefan.blomstrand@jhrf.se, ange deltagande förening,

FRÅN STYRELSEN forts

namn på samtliga resenärer, eventuella önskemål om rumskamrat samt eventuella tillval, allergier eller specialkost. Betalning sker mot faktura, vilken skickas till medlemsföreningen efter anmälan.

Väl mött på en annorlunda och förhoppningsvis mycket trevlig resa till höstmötet 2015! (*Stefan Blomstrand 2015-09-03*)

Red anm: Ovanstående har sänts direkt till er vid ett tidigare tillfälle. Vi har klart med Trafikverkets Jonas Lindh, som kommer och berättar om GSM-R och störningar från 3G/4G, något som vi berättat mycket om i Spårburen detta år (jfr även nedan; red anm!). Han finns givetvis också tillgänglig för medlemmarnas frågor! Dessutom kommer ev Hans-Olov Sondell från *Malux* som kan presentera GSM-R-utrustning. Vi återkommer med mer info inför höstmötet!

Angående notis i senaste MRO-aktuellt

Det är med ett mycket stort mått av besvikelse som undertecknad tagit del av viss information i senaste MRO-aktuellt. Det jag då åsyftar är naturligtvis uppgiften om att vi ifrån JHRF:s sida skulle ha hotat MRO:s ordförande.

MRO:s styrelseordförande har tidigare riktat kritik mot JHRF som vi dock valt att inte bemöta inför ett större forum utan valt att diskutera direkt med MRO:s ordförande då vi finner det vara långt mer konstruktivt än att gå omvägar via våra offentliga nyhetsbrev och liknande forum.

Det var också innebörden i det budskap vi framförde till Ragnar Hellborg i Almedalen och med ”vi” i detta sammanhang skall utläsas jag själv och Anders Johansson.

Anledningen till att vi nu bryter denna princip är att vi omöjligt kan acceptera att Ragnar Hellborg sprider en direkt lögn, den om att vi på något sätt skulle framfört ett hot. Det är ett lika osant som befängt påstående.

Vad vi försökte påpeka, vilket helt uppenbart inte gått fram till Ragnar Hellborg, trots att vi förde denna diskussion öga mot öga, var att i det fall MRO har synpunkter på JHRF:s agerande vore vi tacksamma om MRO meddelades oss detta direkt och inte via MRO-aktuellt.

Därmed menar vi inte att vi på något sätt skulle ha något emot att MRO informerar sina medlemmar, tvärtom! Vi informerar ju likaledes våra egna medlemmar.

Alla de fagra orden om samarbete de två organisationerna emellan ter sig därför tämligen patetiska.

I grund och botten grundar sig hela denna diskussion i ett tidigare uttalande, även det i MRO-aktuellt, att JHRF på något sätt skulle se sig som en finare och

bättre organisation än MRO. Även detta är ett felaktigt uttalande och en tolkning som förvisso står Ragnar Hellborg fri att göra men som även den saknar förankring i verkliga förhållanden. Vad det handlar om är att JHRF önskat informera om att verksamheten med museitåg på statens spår finns och är betydande – något som många politiker och tjänstemän inte vet – men hur detta kan och ska kvantifieras kan givetvis diskuteras – och det är det diskussionen ska handla om.

Jag hoppas för egen del att MRO väljer en annan inriktning för samröret mellan våra två organisationer. För min egen del hade jag helst sett ett mycket tätare samarbete än vad som nu är fallet och hoppas att vi kan nå dit snarast. (*mejl från Jonas Svartlok 2015-08-22*)

Red anm: Detta har sänts direkt till de flesta av er vid ett tidigare tillfälle.

Nationell järnvägsdatabas

Jag heter Åke Svensson och är projektledare för införande av den nationella järnvägsdatabasen.

Jag skriver till dig angående att vi har behov av data från dig för att skapa den nationella järnvägsdatabasen.

Nedan följer lite kort information om arbetet. Mer utförlig information finns i ett bifogat brev (kan sändas om så önskas; red anm).

Bakgrund till projekt Införande av nationell järnvägsdatabas

Både Trafikverket och Transportstyrelsen har ansvar för att tillhandahålla information om järnväg i Sverige. Enligt myndigheternas instruktioner ska Trafikverket inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet och Transportstyrelsen svara för bland annat register över järnvägsinfrastruktur. Trafikverket är även informationsansvariga för bland annat järnvägsnät, järnvägsstationer och bangårdar enligt förordningen om geografisk miljöinformation.

I dagsläget saknas det en fullständig och entydig bild av det svenska järnvägs- och spårnätet, som kan användas för att uppfylla de krav som ställs på respektive myndighet och som kan användas av övriga aktörer i samhället, till exempel räddningstjänst, krisberedskap och transportplanerare.

Nuläge

Det finns idag cirka 350 infrastrukturförvaltare i Sverige.

Vi påbörjade arbetet med att bygga upp den nationella järnvägsdatabasen sommaren 2014 och är i dagsläget klara med cirka 230 anläggningar. Vi har fått data för ytterligare knappt 70 anläggningar, vilka vi arbetar med just nu.

FRÅN STYRELSEN forts

Museijärnväg

Vi har före sommaren fattat beslut om att även museijärnväg ska ingå i den nationella järnvägsdatabasen. Motivet är främst att Blåljusverksamheten har behov av samlad data och möjligheterna till effektivare hantering av uppgifter om plankorsningar

Behov av data

Jag ber dig således om din hjälp med data för er anläggning.

Vi önskar följande uppgifter om er järnvägsanläggning

- infrastrukturförvaltare
- infrastrukturägare
- spårbeteckning (gränser, spårnummer, spårväxlar, stoppbockar/spårslut)
- spårvidd
- elektrifiering (om spåret är elektrifierat eller inte, om elektrifiering även typ av spänning etc)
- trafikstyrningssystem (H, M, R eller S)
- lastprofil (GA, GB, GC)
- spårets hastighet (A, B och S)
- spårväxlar (beteckning, typ, vänster eller högerväxel, början och slut på växel)
- tunnlar (beteckning, längd, tvärsnitt, geografisk placering)
- kilometertavla (kilometrer och geografisk placering)
- plankorsningar (geografisk placering och typ av vägskydd)
- STAX (största tillåtna axellast)
- STVM (största tillåtna vikt per meter)
- plattformar (beteckning, höjd, längd, läge och geografisk placering)
- transportslag (person/gods)
- huvud- och sidospår
- spårstatus (planerad, öppen, avstängd och nedlagd)
- broar
- status på trafikplats (beslutad, i drift eller avslutad)

Du sänder dina uppgifter till njdb@trafikverket.se som bifogade filer. Är data publicerat offentligt går det bra med hyperlänkar till relevanta internetadresser.

Tack för att du levererar data och hjälper oss att bygga upp den nationella järnvägsdatabasen!

Förändrat regelverk

Instruktionen till Trafikverket förändras from och med den 1 juli och gällande den nationella järnvägsdatabasen lyder den nya skrivningen, enligt 2§. ”Trafikverket ska inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet”. Se vidare http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2010185-med-inst_sfs-2010-185/?bet=2010:185

Läs mer

Du kan läsa mer om arbetet med att skapa den nationella järnvägsdatabasen på <http://www.trafikverket.se/njdb/>

Jag vill slutligen också passa på att tacka för all hjälp med att bygga upp den nationella databasen!

Om du har några frågor är du välkommen att kontakta mig!

Åke Svensson

Projektledare för införande av nationell järnvägsdata
Väg- och järnvägsdata

ake.a.svensson@trafikverket.se

Mobil: 070-264 74 54

Trafikverket

Röda vägen 1

781 70 Borlänge

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

(mejl från Åke Svensson, Trafikverket, 2015-08-03)

Red anm: MRO meddelar i senaste MRO-Aktuellt (nr 7/15) att man skrivit till Trafikverket och påpekat att det är för mycket och tidskrävande information man begär och tycker att det räcker med en mindre omfattande informationsinsamling för museibanornas del. Red håller med om detta...

Remissvar och skrivelser

Här kommer ett remissvar, insänt i mitten av september:

Remissvar avseende delbetänkandet *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42)

Inledning

JHRF består av 35 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, förvaltd av Trafikverket.

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

Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet har inget att erinra mot förslagen i delbetänkandet utöver nedanstående. Förbundet framhåller att museitågsoperatörerna säljer upplevelser, inte transporter, vilket innebär att såväl

FRÅN STYRELSEN forts

bussersättningar som omledningar p g a (oplanerade) banarbeten kan vara förödande. JHRF önskar särskilja områdena väg och järnväg p g a inga eller ringa synergieffekter. Förbundet kompletterar delbetänkandets statistiska uppgifter med att museitågen körde 120 000 tågkm på Trafikverkets spår 2014. JHRF framhåller att Trafikverkets system med kvalitetsavgifter stundtals motverkar punktlighetsarbetet genom att ”straffa” ett rätttidigt museitåg som släpper fram ett försenat X2000 med förseningsavgifter. Angående trafikstoppet Mellerud–Bengtsfors påpekar förbundet att för en museitågsoperatör kan även två månaders trafikavstängning vara katastrofal om därmed hela museitrafiksäsongen drabbas.

I den nationella järnvägsdatabasen avses enligt vad förbundet erfarit även uppgifter från museijärnvägar att införas. Förbundet anser att det är infrastrukturförvaltaren, inte järnvägsföretaget, som måste vara ansvarigt för linjeboken. JHRF önskar att även museitågsoperatörerna är med i processen kring avvägning mellan trafik och underhåll – på Hagalunds bangård (norr om Stockholm) finns ett sådant fungerande samrådsförfarande. Slutligen önskar förbundet framhålla att även banarbetsfordon är en del av det rörliga kulturarvet och att samråd med föreningar och det nationella museet är önskvärt när dessa avvecklas.

Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet har intet att erinra mot delbetänkandets beskrivningar och förslag utöver ett antal påpekanden och kommentarer i det följande.

Delbetänkandets punkt 3.3 Utmärkande drag för järnvägssystemet

JHRF önskar, angående avvägningen av kapacitet på banorna för underhåll och tågtrafik, påpeka att museitågsaktörerna i första hand säljer upplevelser, inte rena transporter. Därför är bussersättningar för hela resor inte ett alternativ – det ger inte resenären samma upplevelse och framförallt inte den upplevelse som resenären betalat för. Även omledningar kan vara problematiska – särskilt när resenärerna tillhör gruppen järnvägsintresserade, in- eller utländska, är det just upplevelsen av att få åka vissa järnvägssträckor man betalar för. Med anslutningsresor, uppehåll m m kan det vara ansevärd kostnader som den enskilde lägger ner på att delta i resan och att då omledas till en ”ointressant” järnvägssträcka kan upplevas som en katastrof för resenären.

Delbetänkandets punkt 4.1 Organisation av järnvägsunderhåll – en historik

Förbundet ser inga eller endast ringa synergieffekter i den samordning av områdena väg och järnväg som genomförts sedan Trafikverkets tillkomst och ser helst att dessa särskiljs.

Delbetänkandets punkt 5.2 Infrastrukturens användning

JHRF önskar komplettera uppgifterna med att museitågen år 2014 genomförde 120 000 tågkm på Trafikverkets spår. Denna siffra omfattar även olika transportkörningar, såväl tomtransporter av tåg till körningar med passagerare som transporter av egen järnvägsmateriel mellan olika destinationer (t ex till och från verkstad). Tyvärr saknas såväl tidsserier som annan transportstatistik, t ex uppgift om bruttotonkm och personkm.

Delbetänkandets punkt 5.6 Punktlighet och robusthet

Förbundet måste här påpeka att stundtals motverkar Trafikverkets system med kvalitetsavgifter arbetet med att förbättra punktligheten! Ett exempel från verkligheten är att ett rätttidigt museitåg av tågtrafikledningen ombeds att gå åt sidan för att släppa fram ett försenat X2000 som därmed lättare kan klara anslutningar m m. Museitåget har självt inget problem med den försening som då uppstår – arrangören klarar sitt program, ev anslutningar m m. Men museitågsoperatören drabbas då av förseningsavgift när man agerat ”vänner på spåret” och hjälpt tågtrafikledningen!

Delbetänkandets punkt 5.7 Uppmärksammade händelser

Angående stoppandet av trafiken Mellerud–Billingsfors önskar förbundet framhålla att för en museitågsoperatör, i detta fall förbundets medlem DVVJ, så kan även två månaders trafikavstängning innebära en katastrof om den inträffar den (sommartid) som operatören kör sin museitrafik – det innebär att princip årets hela intäkt från museitrafiken går förlorad...

Delbetänkandets punkt 6.2.5 Pågående förbättringsarbete – projektet ANDA

JHRF har varit i kontakt med en konsult som för Trafikverket jobbar med en Nationell Järnvägsdatabas (NJDB). Denne har meddelat att man även önskar ta med uppgifter för fristående järnvägsinfrastruktur, bl a museijärnvägar, i denna databas.

Delbetänkandets punkt 7.2.4 Linjeboken

Förbundet anser att det är infrastrukturförvaltaren, inte järnvägsföretaget, som måste vara ansvarigt för linjeboken, särskilt när flera järnvägsföretag använder samma infrastruktur.

Delbetänkandets punkt 7.3.2 Planering och prioritering

JHRF ser synnerligen positivt på Trafikverkets plan att delningen i olika enheter för väg och järnväg, jfr våra synpunkter enligt ovan.

FRÅN STYRELSEN forts

Delbetänkandets punkt 7.4.6 *Sammanfattande bedömning*

Förbundet önskar framhålla att det är önskvärt att även museitågsoperatörerna är med i processen kring avvägningen mellan trafik och underhåll, jfr även nedan.

Delbetänkandets punkt 8.5 *Maskiner*

JHRF önskar framhålla att även banarbetsmaskiner och andra banarbetsfordon som avvecklas kan utgöra ett kulturarv värt att bevara, endera i sin egen funktion eller för vad de har varit – det har historiskt varit helt dominerande att bygga om äldre trafikfordon för banunderhållets behov och det är framförallt de senaste decennierna som särskilda banarbetsfordon har nyttjats. Därför är det önskvärt att föreningarna och det nationella museet, Sveriges Järnvägsmuseum, får vara med när banarbetsfordon ska avvecklas – detta har på senare år missats vid ett par tillfällen, vilket inneburit att historiskt värdefull materiel har skrotats.

Delbetänkandets punkt 10.3 *Hantering av anmärkningar och leveranskroll*

JHRF erfar från vår medlem SKÅJ (Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg) att inom Hagalunds bangårdsområde (depåområde norr om Stockholm med Trafikverket och *Jernhusen* som /dominerande/ infrastrukturförvaltare) förekommer ett samrådsförfarande med samordningsmöten inom områdena *produktion, arbetsmiljö* och *trafiksäkerhet* dit representanter för alla trafikutövare och underhållsföretag, såväl för bana som fordon, är kallade. Till dessa möten kallas även representanter för SKÅJ, eftersom föreningen är tilldelad kapacitet på Hagalunds bangård. Detta förfarande, alltså att såväl ha samrådsmöten för alla inblandade som att även kalla museitågsoperatörer, anser förbundet vara föredömligt.

Delbetänkandets punkt 12.2.3 *Trafikverkets ledning och styrning*

Förbundet återkommer till behovet av att skilja verksamheterna väg och järnväg organisatoriskt på g a inga eller ringa synergieffekter – jfr våra punkter ovan.

ORDFÖRANDENS NYHETS BREV

Var sak har sin tid

I skrivande stund har jag varit JHRF:s ordförande i nästan tio år.

Under denna tid har förbundets verksamhet delvis ändrat inriktning och en del av de visioner jag hade när jag valdes in som den yngste ordföranden någonsin har infriats medan andra har fått komma på skam. Så är det för det mesta. Särskilt i ideell verksamhet.

Stundtals har det varit stormigt, som till exempel när vi valde att gå från att själva hantera den gemensamma försäkringen till att överlåta det på Marsh.

Med facit i hand vet vi att det blev bra. Vi har till exempel en väsentligt lägre försäkringskostnad och ett bättre skydd nu än då.

Visst var det vågat, det medges, och idag hade jag kanske valt ett annat sätt att genomföra förändringen även om jag menar att vi fattade ett riktigt beslut.

En annan sak som vi genomfört och som jag menar är ett stort steg på vägen mot ett fördjupat samarbete mellan våra medlemsföreningar är det gemensamma tillståndet att bedriva utbildning.

Det spar mycket pengar åt medlemsföreningarna och skall man säga något negativt så är det väl kanske att utnyttjandet av denna möjlighet är väl svagt.

Det kan, och det kommer säkert, bli bättre även på den punkten.

Man blir inte fet på att arbeta ideellt och det är inte heller meningen. Istället får man sin "betalning" i kunskap, lärdomar och möten med både trevliga och mindre trevliga människor.

Andelen trevliga sådana har dock alltid övervägt genom åren.

För min del är det nu dags att gå vidare. Jag har, som tidigare nämnts, suttit tio år vid nästa årsstämma och känner att det är dags för någon annan att ta över.

Jag har dock meddelat valberedningens ordförande att jag kan ställa upp som suppleant i ytterligare ett år för att stötta den som blir ny ordförande i sin roll om det finns önskemål om det.

Några av er har säkert uppfattat att det har varit lite turbulent på senare tid. Så har det varit även tidigare, och mitt beslut har inget samband med detta utan har mönat fram under en längre tid.

Nu är det upp till er att komma med ett klokt förslag på ny ordförande. Det är ingen sak för mig att lägga mig i, även om det naturligtvis skulle kännas roligt om den som efterträder mig delar de visioner om vad JHRF skulle kunna bli i framtiden.

Oskarström den 27 augusti 2015

Jonas Svartlok, Ordförande

(Nyhetsbrev 2015-08-27)

EN VALBEREDARES SYNPUNKTER

Vi går nu alla och väntar på en kallelse till JHRFs höstmöte. (Utsänd när detta når er; red anm.)

JHRFs ordförande har aviserat sin avgång till nästa årsmöte som hålls i vår.

Annars så har vi JHRF medlemmar inte märkt så mycket av vårt förbund förutom en konflikt med MRO.

EN VALBEREDARES SYNPUNKTER forts

Jag tror att vi alla medlemmar bör tänka till vad vi skall ha förbundet till hur det skall verka och arbeta i framtiden.

Vi måste alla anstränga oss och aktivera oss i det arbete som vi tillsammans skall utföra i förbundets namn.

Det finns också många frågor där varje förening skall jobba för sig själv eller tillsammans med annan förening för att nå sina mål, man kan inte välta över något ansvar på förbundet!

En annan fråga när det gäller ledarskap, när man väl bestämt sig för att avgå så har man inte hela sitt hjärta kvar utan skaffar snart andra saker som man prioriterar. Att erbjuda sig att vara suppleant i en styrelse när man avgått kan hämma den nye ordföranden i sitt arbete att jobba framåt. I en normal styrelse bör det finnas så mycket kompetens och kunskap så att förbundsarbetet kan fortsätta mot nya mål. I värsta fall kan man ju fråga den gamle ordföranden i sakfrågor om ingen annan har kunskap i ämnet.

En lista på olika kompetenser som kan/bör ingå i styrelsen; styrelsemedlem kan ha flera kompetenser samtidigt:

- Gott ledarskap
- God kunskap i ekonomiska frågor
- God ordning på skrivelser och administration
- God kunskap i järnvägstekniska frågor
- God kunskap i järnvägssäkerhet
- Fallenhet och känsla för lobbyarbete
- God stilistik förmåga, att kunna uttrycka sig tal och skrift
- Ha tid att delta i styrelsearbetet.
- Styrelsemedlemmar bör också ha goda kontakter "bakåt" till sin moderförening/ar.

Jag tycker att man skall avsätta tid på höstmötet för lite diskussion om ovanstående tyckande. *(Mejl från Morgan Claesson 2015-08-30)*

Red anm: Ni som orkat så här långt i Spårburen – och dessutom läst de föregående sex Spårburen som kommit ut under året – vet att förbundet visst märkts av på många sätt detta år!

GSM-R OCH 3G/4G

händer det fortfarande en del med! Här kommer en rapport från ett informationsmöte som Trafikverket kallade till.

Trafikverkets informationsmöte GSM-R – 4G 2015-08-26

Lokal: von Sydow-salen, Pylonen, Trafikverket Borlänge
Närvarande: ca 18 st

Spårburen 7/15

Jonas Lindh hälsade välkommen, framhöll att frågor skulle besvaras på slutet samt gick igenom agendan.

Bakgrund samexistens GSM-R 3G/4G

GSM-R har varit i drift sedan 2000 och är fullt utbyggt sedan 2007 (Inlandsbanan var dock klar först 2014). Sverige var först med GSM-R och det fanns inte specifikationer på systemet då. 2009 ändrade EU användningen av spektrumet i 900- och 1 800 MHz-bandet, fast man var medvetna om kollisionen med GSM(-R). 2009 tar PTS beslut om nya tillstånd och ändrad användning av 900 MHz-bandet, 2011 överklagar Trafikverket PTS beslut angående tillståndsvillkor. Parterna kom överens om tillfälliga villkor som längst till 2015-06-30 och 2012 avvisar Transportstyrelsen undantagsbegäran från TSD och möte med EU-kommissionen. 2013 är skyddet av GSM-R-utrustningen fortfarande inte löst avseende regelverk. 2015 gör EU-kommissionen skyddet tillåtet för CAB-radion från 2015-07-01 (tidigare var det en gräzon).

Mobiloperatörerna har rullat ut användningen av 900 MHz-bandet med de begränsningar som finns – denna begränsning (av signalstyrkan) har förlängts ett år samtidigt som Trafikverket har förstärkt GSM-R-täckningen. Trafikverket har upphandlat skyddsfilter och genomfört en gemensam riskanalys med BTO – entydigt att om inte PTS beslut ändrades går det inte att bedriva järnvägstrafik i Sverige. Angående tekniken gäller att mobiloperatörernas signaler är bredbandiga och starka, varför GSM-R blir blockerad. Lösningen nu är att begränsa signalstyrkan, men efter 2016-07-01 ska det finnas filter eller en ny radiomodul(mobiltelefon). Det är även problem med att det sänds ut mycket mobilbrus som stör ut GSM-R. Lösningen är ett delat ansvar så att mobiloperatörerna får restriktioner för hur mycket brus man får lägga i GSM-R-bandet samt att Trafikverket ska förstärka täckningen med 12 dB – Trafikverket är nästan klar med den förstärkta täckning, men att skydda utrustningen har tagit tid. Tillåtelsen och ekonomin har inte löst förrän nu och därför har inte problemen lösts tidigare.

Riskanalys GSM-R talkommunikation och kommunikation med ERTMS har genomförts som en jämförande riskanalys där Trafikverket varit analysledare och sakkunniga i bl a telefonisystem och BTO genom SJ, Green Cargo, Veolia(Transdev) och Stockholmståg varit sakkunniga i trafiksäkerhet. Analysen identifierade ett antal oacceptabla risker avseende trafiksäkerhet och kvalitet och dessa måste omhändertas för att bedriva järnvägstrafik. Man har haft styrgruppsmöten på Näringsdepartementet för att bl a hantera de viktiga bitarna legalitet och finansiering. Mobiloperatörerna förklarade på mötet 2015-05-25 att de var införstådda med fortsatt signalstyrkereduktion och inte tänkte överklaga PTS beslut. Tågoperatörerna har nu förutsättningar för installation, stöder lösningen och ska lösa problemen. Lösningen är att installera filter på antennkabeln, utbyte av radiomodul eller ny radio med ny radiomodul – filtertekniken är den skarpaste lösningen.

GSM-R OCH 3G/4G forts

Trafikverkets regeringsuppdrag avseende koordinering av åtgärder i järnvägsfordonens kommunikationssystem

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag att koordinera verksamhet beträffande åtgärder i järnvägens kommunikationssystem: Trafikverket ska stötta fordonsinnehavare genom att följa deras arbete och tillgängliggöra relevant information, ska löpande rapportera uppdraget till Näringsdepartementet samt framförallt stötta de mindre fordonsinnehavarna. Kontakter är Jonas Lindh, jonas.lindh@trafikverket.se, 010-123 18 90, Monica Nilsson, monica.nilsson@trafikverket.se, 010-123 19 32. Angående uppföljning och rapportering så är järnvägsmarknaden diversifierad och det är också en fråga om verkstadsresurserna räcker till. Man ska rapportera Fordonsägarnas planer på installation av skydd, antal fordon, fordonsindivider och antal installationer per fordon, tidplan samt resurssäkring – detta sänds per mejl snarast. Färdig installation klarrapporteras genom att ringa 1820 från CAB-radion. Trafikverket rapporterar framsteg till Näringsdepartementet den 10e varje månad, och behöver informationen från järnvägsföretagen minst en vecka innan – en mall för detta finns på hemsidan: Kontaktperson, antal fordon, fordonsindivider, antal per fordon och dess framgång samt risker. Det gäller att ”keep it simple” – rapporterna till departementet baseras på er information och är därför viktiga.

Förordning SFS 2015:307 om ersättning för skyddsutrustning och Hantering av ersättningsansökningar

Per-Olof Lingwall meddelade att bidragsförordningen finns på <http://rkrattsdb.gov.se/SFSdoc/15/150307.PDF>. Han håller på med att färdigställa en ansökningsblankett – han jobbar även normalt med ersättningar. Man ska fylla i en blankett, som inte är klar än och de ska även bli en handledning hur blanketten fylls i – allt detta avses vara klart i september 2015. I blanketten fyller man i vem söker, på vilket fordon, vilken typ av installation som gjorts (CAB radio 8W och 2W i kassett samt EDOR). Det ska finnas med intyg på att utrustningen fungerar som den ska, kostnader man haft ska redovisas och fakturor bifogas. Av fakturor för installationen ska det framgå vilket fordon som avses. Det finns en bidragstrappa: CAB-radio får max 37 500,-, EDOR max 45 000,- före 2016-03-01, 2016-03-01—06-30 blir det halva beloppet. För installationer gjorda efter 2016-06-30 utgår ingen ersättning. Endast ideella föreningar kan få förskottsbetalningar. Beslut om ersättning hanteras löpande efter ansökningar och i den ordning de inkommer (max en månads handläggning). Senaste datum för ansökan är 2016-12-01. För första fordonet i en serie kan man också få bidrag för projektering och installationsanvisningar och en schablonkostnad för eget installations- och projekteringsarbete medges. Red undrade om projekteringsbidraget avser första fordonet per operatör eller gemensamt för alla operatörer? Per-Olof Lingwall svarade att det var en bra fråga och att han tar till sig detta. Det är inte helt klart vem ska Spårbyrå 7/15

handlägga bidragen. Justus Stern undrade om en faktura avser en fordongrupp, bör de ingående fordonen specificeras? Jonas Lindh svarade att det bör de. Projekteringsbidraget är på 50 % av installationsbidraget.

Avvikelsemeddelande JNB 2015 och 2016

Trafikverket har upphävt sitt tidigare beslut att inte tillåta trafik utan skydd på GSM-R-utrustningen i JNB 2015. I JNB 2016 är den inte upphävd än, men TRV kommer att gå ut med ändringsmeddelande efter samråd med branschen.

Erfarenheter från Trafikverkets installationer på Rc6 och ånglok litt B

En prototypinstallation finns på Rc6 1334 sedan sommaren 2014. Det är ett stort filter för CAB-radio, i och urkopplingsbart med knapp. Serieinstallationen utförs på samma sätt men utan knapp. Angående aktivitetsplan och erfarenheter meddelade han att installation i första fordonet är gjort, verifikation av installationen är genomförd, man har gjort klart ett dokumentationspaket och man ska göra serieinstallationen i höst. Problem som dykt upp är brandklassning av kablar ställde till det med krav enligt EN 45545, mätmetoder för antensystem, besked från Norge (som anlänt och är OK) samt leverans av filter. Man har genomfört GSM-R-installation i (SJVM-)ångloket B 1108 med det lilla filtret i taket och avseende en 2W-installation – SJVM har planerat att installera filter i 10 fordon.

En fråga om hantering av TIGR-handhållen radio besvarade Jonas Lindh med att med en yttre antenn får man mycket mera störningar – en handhållen är mindre störningskänslig, men kan ändå bli utstörd, vilket man inte kan göra så mycket åt. En specifikation ska hantera de handhållna telefonerna, men den är inte tillämplig än och troligen finns inte någon produkt klar i det aktuella tidsfönstret. Någon frågade om bidrag till dessa? Jonas Lindh svarade att de handhållna inte ingår i bidragssystemet – Sverige har undantag för 2W-telefoner i TSD, men när den handhållna sitter i en kassett fungerar den som en fast monterad. Anders Svensson undrade om mobila kassetter kan hanteras? Jonas Lindh svarade att dessa fungerar som fast installation – det finns ju antenner att göra installationen mot.

Trafikverkets upphandling av skyddsfilter

Trafikverket har upphandlat två olika filter med switchfunktion – stora filter av typ 1 som man rekommenderar till CAB-radio och EDOR (kommunikation med ERTMS) och små filter typ 2, som är en acceptabel lösning för CAB-radion. Switch-funktionen finns i avtalet, men den rekommenderas inte. Förändring av kablar på gång för att uppfylla brandkraven i EN 45545, men kablarna blir då dyrare.

Hemsida

Monica Nilsson meddelade att det finns en särskild hemsida www.trafikverket.se/samexistens – här finns information om uppdraget, om att prenumerera på

GSM-R OCH 3G/4G forts

nyheter, denna presentation m m. Hon visade hemsidan, som är under uppbyggnad – det kommer nya flikar m m. Hon visade också blanketten för statusrapportering, som också finns på hemsidan. Efter förändringen av hemsidan vill man få upp *Nyheter* mer i fokus.

Till sist framhöll hon vad man skulle komma ihåg från dagens dragning:

- Klarrapportering på nr 1820
- Färdig installation helst senast 2016-03-01
- Skicka in enkel rapport vid månadskiftena om framsteg
- Vi är till för er, återkom gärna med frågor och synpunkter!

Övriga frågor

Någon frågade om andra länder är tillfrågade? Jonas Lindh svarade att det rör Tyskland, Danmark och Norge – Norge har Trafikverket aktuella uppgifter från och dialoger pågår med Tyskland och Danmark, men inte det är inte färdigstatus. Justus Stern påpekade att switch-bara filter ger högre felrisiker, tex risk att switchen står i fel läge, varför man ska försöka undvika denna lösning – det har varit ett väldigt tryck i BTO om att undvika dessa. Någon fråga om intermodulation – det finns krav på filtret men inte på switch. Jonas Lindh svarade att detta är ett förbiseende. Någon kompletterade med att detta har en leverantör tagit hänsyn till. Någon frågade hur man vet att ens installation fungerar när signalstyrkan ökar? Jonas Lindh svarade att man har gjort ett prov med höjd effekt en kväll och fick då det förväntade resultat att filterskyddade telefoner fungerade, oskyddade fungerar inte. Eventuella egna prov av detta måste ske i dialog med mobiloperatörerna.

Justus Stern önskade komplettera bakgrundsbeskrivningen med att frekvensband är en begränsad resurs. Det finns önskemål om ökad användning och staten har dessutom lovat ut mer frekvensutrymme än som finns. Att bråka juridiskt tar tid, så det är bättre att lösa frågan. Nu tar järnvägsbranschen ett steg för att hantera detta och händer det något mer är det fråga för PTS och mobiloperatörerna. Man har nu robust lösning och om det dyker upp frågor så får man hantera det i vardagen. Jonas Lindh påpekade att det stora filtret är konstruerat för att klara mer än maximala signalstyrka. Någon frågade om verifiering – vad gäller? Jonas Lindh svarade att verifieringen är järnvägsföretagens fråga. Någon frågade om att man bara kan verifiera att det fungerar i dag, men inte efter 2016-07-01. Jonas Lindh svarade att man kan visa att det fungerar m h a mätutrustning som visar att dagens extra 900 MHz-signaler filtreras bort.

Någon frågade hur kostnaderna för mätning ska hanteras? Jonas Lindh svarade att det inte ingår i bidragssystemet. Felsökning av radiosystem kräver också sådan mätutrustning. Någon frågade hur man hanterar upptäckter av sådant som är dåligt sedan tidigare? Jonas

Lindh svarade att man ska fråga sin kund – det finns ett livstidsperspektiv på GSM-R-utrustning och detta är inte del av detta paket utan normalt underhåll. Någon frågade om konsekvenser av att upptäcka fel i antenn i st f i filter. Jonas Lindh svarade att då får man hantera detta. Någon påpekade att det normalt i radiosystem finns krav på mätningar av antennförändringar – är det krav på detta? Jonas Lindh svarade att det är det inte i detta läge. Någon påpekade att man måste man byta upp till 20 % av gamla komponenter när filterinstallationen genomförs. Någon undrade om det går att lägga upp gränsvärden på hemsidan? Jonas Lindh svarade att det går att man ska göra detta – men det är inte krav utan detta är respektive fordonsägares ansvar. Justus Stern påpekade att tågoperatören är ytterst ansvarig och detta styrs av TSD och säkerhetsdirektivet, Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och detta förändrar inte dessa krav – denna fråga ska bygga på detta regelverk. (red 2015-08-26)

FEDECRAIL ORDFÖRANDEMÖTE

Inledning

Plats: Pop House Hotel, Djurgården, Stockholm

Deltagare:

Anders Dørge (DVF; DK)
Heimo Echensperger (FEDECRAIL)
Sten Erson-Wester (FEDECRAIL)
John Fuller (FEDECRAIL)
Ragnar Hellborg (MRO; SE)
Anders Johansson (JHRF; SE)
Thomas Joindot (Unecto; FR)
John Jones (FEDECRAIL)
Livius Kooy (FEDECRAIL)
Thomas Lange (FEDECRAIL)
David Morgan (FEDECRAIL)
Josef Sabor (FEDECRAIL)
Ingrid Schütte (FEDECRAIL)
Brian Simpson (HRA; GB)
Jonas Svartlok (JHRF; SE)
Anders Svensson (JHRF; SE)
Steve Wood (FEDECRAIL)

Steve Wood rapporterade från förmiddagens HOG-möte. Den leverantörsrepresentant han ska kontakta heter Stuart Banford. David Morgan önskade en rapport från ERAs konferens i september till styrelsemötet strax efter (2015-09-25). Anders Johansson framhöll att ett hastigt agerande är behövligt – om ett år är ERTMS aktuellt i Danmark och med ett år utan resor blir föreliggarnas död...

Presentation av riksorganisationerna

MRO – Museibanornas Riksorganisation – Sverige

Ragnar Hellborg berättade om MRO, vars medlemmar kör museitåg på egna linjer. Man har 22 medlemmar, det körs på olika spårvidder. MRO har två möten per år

FEDECRAIL ORDFÖRANDEMÖTE

och trafiken handlar både om ånglok och spårvagnar. Han är själv aktiv i (bl a) ÖSIJ.

JHRF – Järnvägshistoriska Riksförbundet – Sverige

Jonas Svartlok berättade om JHRF, som har 34 medlemmar med tillsammans 15 000 enskilda medlemmar. Ca 20 av medlemmarna kör tåg på statens spåranläggningar, andra medlemmar är museer.

David Morgan påpekade att en av dessa medlemmar ordnade en fantastisk tågresor för FEDECRAIL 1997 samt att även SJVM är medlem i FEDECRAIL.

DVF – Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation – Danmark

Anders Dørge berättade att DVF grundades 1996 kring frågan hur operera museitåg enligt EU-regler – och det blev sådana. Man har 19 medlemmar, vilket är alla danska museitågsföreningar. Även de nationella järnvägs- och spårvägmuseerna är medlemmar – de är också direkta medlemmar i FEDECRAIL. Man ska ge en ram för museitågen, har kontakter med den nationella säkerhetsmyndigheten och ministeriet, har en databas, en försäkringslösning (utan behov av användning hittills), ett gemensamt panninspektionsavtal och är FEDECRAIL-medlem. Man har gjort säkerhetsregler. Han kan visa en karta över var de danska museitågen finns.

HRA – Heritage Railway Association – England

David Morgan berättade om HRA att denna brittiska organisation tillkom 1996 genom sammanslagning av två organisationer.

UNECTO – Union des Exploitants de Chemins de Fer et Touristiques et de Musées – Frankrike

UNECTO representerades av Thomas Joindot. UNECTO är den franska sammanslutningen av turist- och museibanor. Organisationens medlemmar omfattar privata verksamheter, föreningar och offentliga myndigheter. De flesta franska turisttåg är medlemmar av UNECTO. De utgör mera än 90 % av det samlade passagerartalet på veteran- och turistbanor med ca 3,5 miljoner besökande årligen. Främjar sektorn i offentligheten och till institutionella partner. Stödda medlemmarna angående regler och kontakter med politiker inom sektorn. Levererar specifika tjänster och nyttigheter till sina medlemmar (utbildning, marknadsföring ...) Erfarenhetsutbyte mellan turistbanorna. (I Frankrike pratar man mer om turistbanor än om museibanor; red anm.)

Presentation av ERA

Steve Wood att HOG grundades före arbetet med ERTMS och har nu blivit ERA-godkänt, vilket han tackade Brian Simpson för. Han berättade något om fortsatt utveckling och han har varit på fyra ERA-ple-narmöten. Han nämnde något om vad ERAs arbetsgrupper handlar om – dessa har också olika mötesfrekvens. Det är bra att fortsätta delta i dessa möten. Det blev ett möte med Pio Guido på HOG-mötet i Padua. Roland Smits är ny medlem i arbetsgruppen för certifiering av verkstäder. ERA är komplext och långsamt, men man måste vara med.

Deltagande i FEDECRAILs konferenser och återkoppling därifrån

Från HRA berättade Brian Simpson att ordföranden, vice ordföranden och ca fyra till brukar delta. Man återrappporterar till medlemmarna.

Från MRO berättade Ragnar Hellborg att olika grupper sköter olika områden och att man har en FEDECRAIL-grupp med 2–3 personer som rapporterar till styrelsen och medlemmarna.

Från JHRF berättade Jonas Svartlok att han själv, Anders Svensson och Anders Johansson vanligen deltar – de båda senare ansvar för dokumentation respektive teknik. Man rapporterar till medlemmar och styrelse, men han vet inte om de läser dokumentationerna... Thomas Lange påpekade att FEDECRAIL-frågor också är med på de båda svenska riksorganisationernas möten. Brian Simpson framhöll att Norden initierade ERTMS-frågorna.

Från DVF berättade Anders Dørge att deltar han och Carsten Buhl. Frågor av intresse är ERTMS och statistik samt att han vill ha mer storytelling, t ex i *FEDECRAIL Update*. T ex vid öppningen av Welsh Highland-järnvägen talades det om effekter om 15 MGBP på drygt sex månader och politiker gillar uppgifter om arbete och pengar till regionen, varför det är bra med siffror – kronorna ger effekt! Thomas Lange fyllde på med att DVF önskar mer aktivitet för spårvägsföreningarna och man har pratat om att starta sådan. Anders Johansson föreslog att använda två timmar för öppna seminarier under konferenserna.

Uppgifter som FEDECRAIL bör arbeta med

Stöd till nationella problem för museitågen

Ungdomsläger

Ragnar Hellborg framhöll att ungdomslägren är bra och önskade mer ekonomiskt stöd från FEDECRAIL till dessa. Han föreslog att besluta om detta i styrelsen och sträva efter en (ungdomsläger)budget i balans. David Morgan svarade att man låter medlemsorganisationerna stödja detta – FEDECRAIL bidrar med 3 000 EUR. Man tar upp detta i januari – nu skickar man ut ett brev

FEDECRAIL ORDFÖRANDEMÖTE forts

till de organisationer som sänder ungdomar till lägret om ekonomiskt stöd. Heimo Echensperger fyllde på med ungdomarna sänds från vissa länder och man vill inte kräva stöd av de länder som inte sänder lägerdeltagare. 117 EUR var det frivilliga bidraget förra året från de deltagande länderna och länderna österut kan inte betala. Ragnar Hellborg önskade en balanserad ungdomslägerbudget och att FEDECRAIL tar en högre del av kostnaderna.

Heimo Echensperger framhöll att förbunden bör delta ekonomiskt i detta. Ragnar Hellborg svarade att man vill veta önskemålet om bidrag i förväg – då är det OK. MRO antar en budget under hösten och att det kommer senare ändringar är ett problem. Heimo Echensperger föreslog att man skulle göra som VDMT, d v s i budgeten ta med medel för ett uppskattat antal deltagare och sedan avstämma detta mot verkligheten. David Morgan framhöll att han inte vill att länder som inte deltar ska klaga. Men man kan ta upp lägrens finansiering vid nästa årsmöte. Ragnar Hellborg framhöll att eftersom ungdomslägren är viktiga ska inte organisationen Sten Erson-Wester behöva ”tigga” om medel. Sten Erson-Wester undrade hur informationen om lägren sprids och sökande ska tala om från vilken organisation de kommer. Anders Johansson tyckte att det är bäst om sändande organisationer bidrar till lägren – annars kan det bli avgiftshöjningar som kan diskuteras. Brian Simpson fyllde på med att organisationerna då också kan ha inflytande över vilka som kommer på lägren.

Val av framtida FEDECRAIL-styrelsemedlemmar

Ragnar Hellborg fortsatte med att MRO också hade ett förslag om inrättande av en valberedning och undrade vad som hände med detta förslag? David Morgan svarade med att framhålla invalet av Pierluigi Scoizzato i styrelsen samt att han funderat på frågan om sin egen efterträdare. Det är problem med att känna från andra länder och det ska inte vara mer än en person från något land i styrelsen varför man ber avgående medlemmar att föreslå efterträdare. Han höll med om att det inte är så demokratiskt, men personerna i styrelsen ska inte representera sina länder och man försöker också få med ledamöter från mindre länder. Han vill ha en effektiv organisation och vill ha FEDECRAIL-ambitioner för olika områden. Det är mest enhälliga beslut på årsmötena.

Anders Dørge påpekade att ungdomslägerdeltagarna kan vara framtida styrelseledamöter. David Morgan påpekade att det varit en av ambitionerna för ungdomslägren och det har redan blivit en del. Ragnar Hellborg påpekade att FEDECRAIL-medlemmarna bör få en valberedning som har till uppgift att hitta bra styrelseledamöter. Heimo Echensperger svarade att han sympatiserar med idén – ledamöterna signalerar nu sin avgång i god tid, styrelsen behöver också passa ihop och att tillsätta en kommitté för att titta på framtida kandidater är OK. Sten Erson-Wester fyllde på med att styrelsen diskuterat detta. David Morgan framhöll att det är bra med kontinuitet för internationella orga-

nisationer. Heimo Echensperger påpekade att det kan fungera med en informell grupp, vilket inte heller kräver stadgäändring.

Undantag för fristående järnvägar

Ragnar Hellborg fortsatte med att den svenska Transportstyrelsen regelbundet glömmer undantag för fristående järnvägar. EU-länderna är EUs svaghet – EUs lagar står över nationella lagar. David Morgan svarade att han varit på möten med riksdags- och regeringsledamöter för att understryka behoven. Det är bra att FEDECRAIL pratar med ländernas parlamentariker. Brian Simpson framhöll att man fortfarande får motarbeta ”leka med ångtåg”-attityden.

ERTMS

Anders Dørge påpekade att redan nästa år påverkas den första danska föreningen av ERTMS och Danmark ska vara klara med ERTMS på alla banor 2021, varför man arbetar hårt med detta. Man har generellt accepterats i Danmark (utom ERTMS) och det har gjorts musei- och turisttågsregler och kan då köra med linje- och signal-kunnigt biträde till föraren. ERTMS påverkar ca 50 % av den danska museitågtrafiken.

David Morgan undrade hur många danska museibanor som finns? Anders Dørge svarade att det finns 5–6 normalspåriga och 3–4 smalspåriga linjer. Man har problem med otillräckligt antal administrativ personal till de många uppgifter som finns. Man har en bra politisk vilja att stödja och underlätta, men det beror på priset. FEDECRAIL kan stödja med enklare ERTMS/godkännande och bra statistik för museitåg på huvudlinjer behövs, särskilt inför införandet av ERTMS, m m. Livius Kooy undrade om det borde skapas en enkät? Anders Johansson svarade att en sådan behövs för att få fram hur många huvudlinjemuseifordon som finns (och berörs av ERTMS)! Man bör samarbeta med leverantörerna men ha kunskapsdelen i systemet själv. Livius Kooy undrade om användande av leverantörer utanför EU kan ge mindre kostnader? Anders Johansson svarade att det kan det bli. Steve Wood påpekade att det är för kontakter med leverantören som HOG-gruppen måste veta antal berörda museifordon. Anders Dørge berättade att DVF också arbetat med turisternas påverkan av museitåg. Anders Svensson påpekade att det finns en rapport om detta på EU-nivå!

Fokus på andra uppgifter än ERTMS

Jonas Svartlok undrade om FEDECRAIL missar något genom ERTMS-fokuset? Anders Dørge höll med om denna undran. David Morgan höll också med om detta och påpekade det man kan behöva engagera sig i inte behöver vara järnvägsfrågor, som t ex distansförsäljningslagar. Han underströk att medlemmarna ska tala om om man hittar något att ta tag i! Det är viktigt att bevaka lagstiftningen. Brian Simpson påpekade att han har kontakter att ta upp frågor med. Svaveldirektivet kan bli ett problem, och FEDECRAIL måste vara proaktiva. David Morgan fyllde på med att kol kommer upp på WATTRAIN-kongressen – det finns en över-

FEDECRAIL ORDFÖRANDEMÖTE forts

enskommelse om höga kolskatter. Bidrag till europeiska kolgruvor försvinner och med dem själva gruvorna – man får köpa en båtlast kol.

Anders Dørge undrade om man kan sammanställa en lista över frågor? David Morgan svarade att en SWOT-lista kan behövas – en hotlista vore bra.

Nya unga frivilliga

Brian Simpson framhöll behovet av unga volontärer. David Morgan framhöll att det är bra att veta vad förbunden har för problem – ett förbunds problem kan också vara andras problem. Han återvände till frågan om rekrytering av efterträdare, där språkkunskaper är viktiga, att eftersträva balans i styrelsen samt att man även måste tänka på att tre länder har mer än 50 % av rösterna.

Prioritering av frågor och framtida ordförandemöten

Jonas Svartlok framhöll att det var bra med ett mer årligt möte än årsmötet. Ragnar Hellborg protesterade mot detta. Anders Dørge påpekade att endast två nordiska länder var representerade på detta möte och att två timmar för fria seminarier på konferenserna var en bra idé. David Morgan svarade att man först hade en idé om ett ordförandemöte. Men det blev tre stycken i olika delar av Europa – syd, mitt och nord och också på olika datum. Han fortsatte med att styrelsen ska titta på förslagen och även återkomma med dem på årsmötet. Brian Simpson påpekade att ordföranden kan komma själv eller skicka sin vice ordförande, men denne måste vara fokuserade på vad ordföranden vill prata om, varför man bör tala om detta i förväg och sammanställa. David Morgan avslutade att man nu måste sammanställa synpunkterna och återkomma vid årsmötet. *(red och Anders Dørge 2015-07-25)*

SÖKA-PENGAR-WORKSHOP

Workshopen började med att Håkon Malmborg, SSF, presenterade föreningen och verksamheten vid dockan i Beckholmen. Därefter presenterade deltagarna sig.

Torsten Nilsson från Arbetets Museum, som höll i workshopen, inledde med att framhålla att en god projektidé är viktigast! Angående museet och framtiden påpekade han att kultur och kulturarv blir allt viktigare för platsmarknadsföring och turism. Vilken bild ger kommunens turistbroschyr? Finns det arbetslivsmuseer med på bild? Kulturturism är turism som utgår ifrån lokal och regional kultur och kulturarv. Han påpekade angående välbefinnande att flitiga museibesökare mår 42 % bättre under livets gång än de som inte ägnar sig åt kultur! Aldrig tidigare har det funnit så mycket pengar att söka!

Han påpekade att man ska tänka på organisationens rykte och inte söka pengar för sådant som inte kan kopplas till dess ordinarie verksamhet och ändamål, inte söka för sådant man inte har kompetens eller resurser för att genomföra samt att inte söka projektbidrag från samma bidragsgivare flera år i rad. Att söka bidrag tar tid: en begriplig sammanfattning och att sammanställa en projektbudget tar tid, ansökan ska inte utarbetas under tidspress samt att skapa nätverk, prata ihop sig med samarbetspartners och förankra i föreningen måste få ta tid. Man ska vara ute i tid och respektera fastställda ansökningstider. Man ska använda de aktuella ansökningsblanketter som finns, skriva kortfattat, enkelt och tydligt, se upp med sina egna självklarheter och tänka på att mottagaren kanske ska läsa hundratal ansökningar.

Man ska följa bidragsgivarens anvisningar, t ex att ansökan ska vara i tre exemplar, och kontakta bidragsgivaren om något är oklart. Man ska fylla i alla delarna/rutorna i blanketten och aldrig skriva ”se bilaga”. Detta för att bidragsgivaren lätt ska kunna se om ansökan är giltig och kunna sammanfatta ansökningarna för t ex sin styrelse. Undvika att ”skraddarsy” ansökan efter bidragsgivaren – utgå i stället från er projektidé. Nyckelord för olika bidragsgivare att vara försiktig med: Barn & ungdomar, pedagogik, hållbarhet, hållbar utveckling, civilsamhället – folkrörelse, nyskapande, samverkan – nätverk, tillgänglighet, besöksnäring, turism, genus, mångfald samt mötesplats.

Ligg inte och släpa efter med redovisningen – de flesta bidragsgivare beviljar inte nya bidrag förrän tidigare projekt är slutredovisade. Ta kontakt med bidragsgivaren om projektet försenas! Var realistisk och sök realistiska belopp, respektera eventuella maxbelopp, kolla på bidragsgivarens hemsida vilka projekt som tidigare fått bidrag och se vilket genomsnittligt belopp som beviljas samt notera att egenfinansiering är viktigt – egen arbetstid är egenfinansiering! Man ska söka ett angivet belopp som utgår från en – balanserad! – budget. Skall man skicka in flera ansökningar till samma bidragsgivare? En usel ekonomi är ett dåligt argument – en bidragsgivare utgår från sina ändamål och inte från den sökande organisationens behov. Tänk på att bidragsgivare vill få ut sitt budskap. Det är också tveksamt att söka för redan avslutade eller påbörjade projekt – tänk långsiktigt!

Egen insats krävs ofta för att få bidrag – man behöver kontrollera hur denna kan/ska finansieras. Privat finansiering är bra – från t ex näringsliv, handlare eller brädgård. Ideellt arbete kan räknas som 175,-/timme. Spara kopia på er ansökan! Kom ihåg att det finns 1 450 konkurrenter! Använd skickliga ansökningsskrivare! Prata inte nördspråk. En kort sammanfattning av projektet är viktigast. Ni tävlar alltså med andra om uppmärksamheten och att ni inte får bidrag behöver inte bero på en dålig ansökan eftersom alla bidragsgivare måste prioritera. Kontakta bidragsgivaren och fråga om ni kan göra ett nytt försök och efterfråga synpunkter på ansökan. Bjud gärna in och visa upp er anläggning. Förbruka gärna medlen under året. Tänk på redovisningen av projektet och dokumentera och informera under projek-

SÖKA-PENGAR-WORKSHOP forts

tets gång. Diskutera förseningar med bidragsgivaren och tacka finansierare. Lägga lika mycket energi på redovisningen som på ansökan!

En ansökan ska innehålla:

1. Bakgrund
2. Syfte (Motiv)
3. Mål (Resultat)
4. Målgrupper
5. Nyttospekt (Angelägenhet, kunskap)
6. Profilering (Uppmärksamhet)
7. Samarbetspartners
8. Organisation, genomförande
9. Tidsplan
10. Resurser
11. Rapportering
12. Uppföljning

Vilka projektstöd kan man söka? Nedan ett urval:

- Projektstöd arbetslivsmuseer från RAÄ. Påverka gärna kultur- och finansministern om att höja detta bidrag!
- Bidrag för fartygsbevarande. Kan sökas av Sjöhistoriska museet k-märkta fartyg under perioden 15 januari – 15 mars.
- Nordiska Kulturfonden – se vidare på www.nordiskakulturfond.org/sv – har bl a glesbefolkade områden samt barn och ungdom som fokusområden
- Stiftelsen Svensk-danska kulturfonden
- Kulturbryggan. Nyckelord är nyskapande, kvalitet, kompetens, samverkan och risktagande
- Kulturfonden för Sverige och Finland. Aktiviteter som involverar ungdomar prioriteras särskilt
- Konung Gustaf VI Adolfs fond för svensk kultur. Ansökningsperiod 1 april – 15 september. Beviljade 2014 180 av 276 inkomna ansökningar! De sökande erhöll tillsammans 7,5 MSEK
- Stöd till kulturlokaler, som söks från Boverket – se www.boverket.se/sv/bidrag--garantier/lokal/kulturlokaler--icke-statliga/
- Leader Sverige, som blir *Lokalt ledd utveckling*. Projekten ska skapa arbetstillfällen, omfatta besöksmål och besöksnäring och/eller omfatta unga, integration och jämställdhet. I varje leaderområde finns ett kontor som hjälper till. Samverkan privat, ideell och offentligt är centralt. Se *Landsbygdsutveckling* på www.jordbruksverket.se. Ett tips är att söka pengar för förstudier.
- 80 MSEK avsätts under fyra år från 2015 på hembygdsgrändar. Turism och arbetstillfällen viktiga. Bidraget fördelas av Länsstyrelsen – sök på Jordbruksverkets eller den egna Länsstyrelsens hemsidor.
- Arvsfonden stödjer ideella föreningar som vill prova nya idéer för att utveckla verksamheter för barn, ungdomar och funktionsnedsatta. Målgruppen ska vara med, nyskapande och utvecklande verksamhet samt plan för överlevnad (efter bidraget). Här finns även tips om andra stöd: www.arvsfonden.se/sok-pengar/andra-stodformer

- Byggnadsvårdsmedel – finns hos länsstyrelserna
- Kultursamverkansmodellen – regional kultursamverkan. Denna sattes 2011 och innebär att det nu beslutas regionalt och regionala statliga stöd. Samtliga län, utom Stockholm, är med i denna. Hur syns ditt museum i den regionala kulturplanen? Blir ni delaktiga i planeringsarbetet?
- Lokalt finns lokala fonder, banker, studieförbund (arrangemang, kurser), företag och kommunen

Sponsring kan man få från såväl stora som små företag inom det lokala näringslivet. Det kan, förutom pengar, handla om material eller tjänster av olika slag. Sponsrens målsättning kan vara att stärka varumärket externt och internt, tydliggöra företagets värderingar samt skapa aktiviteter för anställda och gäster. Man kan också samla in pengar som frivilliga bidrag på olika sätt. Ett ganska nytt sätt är sk gräsrotsfinansiering, oftast hantlad via Internet. Se mer på kreativitetsguiden.se/crowdfunding-grasrotsfinansiering/.

EU räknar i bidragssammanhang ideellt arbete som en kostnad på 175,-/timme. Målsättningen bör dock vara att arbete ska avlönas. Via *Arbetsförmedlingen* kan man få hjälp i olika former: *Kulturarvslyftet*, *FAS 3*, lönebidrag eller anställningsstöd. Att tänka på när man skriver:

- Hamnar ansökan på rätt plats?
- Skriv enkelt, kom ihåg att du är en nerd
- Kort underbar sammanfattning av projektet
- Kolla på senaste fördelningen
- Gör en realistisk/balanserad budget
- Klarar vi av projektets genomförande?
- Aldrig fel att träffa eller bolla idéer med de man söker pengar av

Det finns mer att tänka på:

- Shop – butik – affär
- Plats för barn
- Turistinformation
- Andra upplevelser runt museet
- Vad tar vi för entréavgift och hur det komma att påverkas om/när det blir fri entré på centralmuseerna?

Marknadsföring kan göras via:

- Annonser
- Nyheter
- Sociala medier
- Hemsida

Det omgivande samhället måste vara delaktigt. Därför också viktigt med kontakter med er turistbyrå – det gäller att bygga upp en relation med den. Den ska kontaktas i början av säsongen, meddelas om man har några nyheter samt förses med broschyrer och hänvisning till en bra och uppdaterad hemsida. Tänk också på sökmotoroptimering i Google!

En hemsida är viktig – den ska hålla med extern information (turister/besökare), kunskapsbank (skolan/intresserade) och intern information (föreningen m fl). Hemsidan ska uppdateras kontinuerligt och där ska

SÖKA-PENGAR-WORKSHOP forts

man tacka sponsorer och samarbetspartners. Dessutom kan man satsa på nyhetsbrev till medlemmarna, Facebook, Twitter, blogg, Wikipedia och YouTube. Mynewsdesk är också användbart för att få ut nyheter.

Vardagens kostnader måste också klaras. Det gäller el, vatten, värme, försäkringar, underhåll, larm, "gofika", snöröjning, vård av tak, fasader m m. Det är läge att ta ställning till om man bör vara momsregistrerad – det är 6 % moms museiverksamhet, böcker, resor m m. (*red 2015-09-20*)