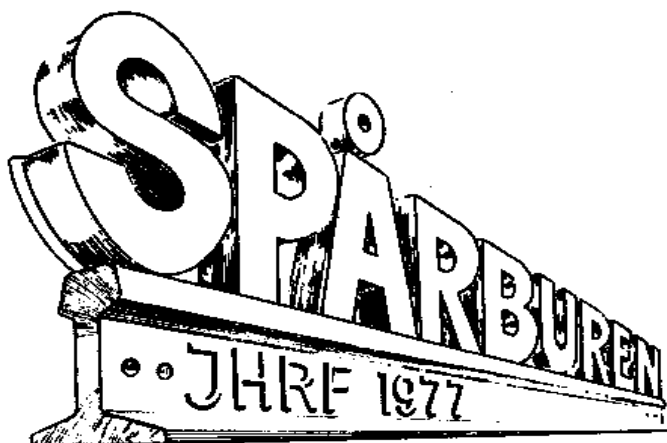


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



5/16

2016-08-15

INLEDNING

Här kommer årets femte Spårburen efter en dryg månads uppehåll. Den har blivit en "händer inom organisationerna"-special med insända remissvar, ThN- och ArbetSam-aktiviteter m m. Det kommer snart ett specialnummer om Almedalen 2016 – texterna är skrivna men ska redigeras på "Spårburenvis".

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Den nya återkommande artikeln med datum att bevaka: möten, seminarier och andra händelser av betydelse för medlemmarna.
- Från styrelsen med information om fortsatt möjlighet till GSM-R-filterbidrag, förhandsinformation om Järnvägens säkerhetskonferens i november samt två insända remisser.
- Styrelsens informerar – ett tidigare utsänt ordförandens nyhetsbrev där ordföranden tackar för att han valdes till ordförande, en vädjan om att hjälpa MBV efter branden i Karlshäll, information om byte av försäkringsmäklare, information om Transportstyrelsens förödande avgiftsförslag samt kortinformation om Almedalsdeltagandet (en utförlig dokumentation kommer i nästa Spårburen).
- Från ThN med en skrivelse som sänts till Kulturdepartementet angående det pågående arbetet med en kulturarvsproposition samt dokumentation av vårens ThN-möte i Norrköping.
- Från ArbetSam att nomineringar till *Årets Arbetslivsmuseum* ska vara inne i dag!

KALENDER

Här kommer avdelningen i Spårburen med datum för JHRFs möten, seminarier m m och annat som påverkar föreningarna. Nytt denna gång är att JHRFs egna aktiviteter är i **fetstil**.

- 2016-09-15—16 Lilla museiskolan i Tidaholm
- 2016-09-17 Järnvägmuseidagen i Gävle
- **2016-09-26 anmälan till JHRF höstmöte**
- 2016-10-01—02 MRO höstmöte på Gotland
- 2016-10-11—12 Lilla museiskolan i Norrköping
- **2016-10-15—16 höstmöte i Falköping**
- **2016-11-12—13 säkerhetsseminarium (m m) i Hallsberg**
- 2016-11-15 Järnvägens säkerhetskonferens i (Stockholm) – förslag
- 2016-11-26 Hjulmarknaden i Solna
- **2017-03-18—19 vårmöte m m i Nora**
- **2017-04-01 prel arbetsmiljöseminarium**

FRÅN STYRELSEN

Fortsatt GSM-R-filterbidrag

Titel: Beslut om ändring av förordningen (2015:307) om ersättning för säkerhetsutrustning och installationen därav i järnvägskommunikationssystemet

Kategori: järnvägstransporter

Sammanfattning:

900 MHz-bandet används för mobiltelefoni och mobilt bredband. GSM-R järnvägskommunikationssystemet är i ett angränsande frekvensband. Från den 1 juli 2016 mobiloperatörer har, efter beslut av den svenska Post- och telestyrelsen, rätten att expandera och använda hela 900 MHz-bandet för mobilt bredband. Konsekvenserna av detta för järnvägstjänster betraktas som större när det gäller både säkerhet och prestanda för järnvägsfordon som inte har haft skydd installerat i sina radiokommunikationssystem.

FRÅN STYRELSEN forts

Som ett resultat av denna förordning (2015: 307) om ersättning för säkerhetsutrustning och installationen därav i järnvägskommunikationssystemet fastställde regeringen att den aktuella utrustningen skall köpas och installeras så snart som möjligt.

Sverige har anmält förordningen i enlighet med anmälningsförfarandet i direktiv 98/34 / EG och den 22 juni 1998 om ett förfarande för tillhandahållande av information inom området för tekniska standarder och föreskrifter.

I förordningen anges att det inte blir någon ersättning för inköp eller anläggningar som görs efter den 1 juli 2016. Eftersom det är nu uppenbart att det finns fordon som har beställts men som inte kommer att levereras senast den 1 juli 2016 och att det finns fordon med tillfällig avregistrering och för vilka det är därför inte finns tillräckligt med tid att installera säkerhetsutrustning den 1 juli 2016 avser regeringen nu att ändra förordningen. De föreslagna ändringarna:

- Tidsfristen för att få ersättning för inköp och installation förlängs till den 31 december 2017.
- Tidsfristen för att ansöka om ersättning förlängs till 1 April 2018.

De enda föreslagna ändringarna är ovanstående datum. Inga andra ändringar har gjorts i sak eller i ärendet och ingen förväntas.

- Följande maximala ersättningsbelopp kan beviljas:
 - SEK 37 500 per CAB radio och 45 000 kronor per EDOR om säkerhetsutrustningen är köpt och installerat före den 1 mars 2016 och
 - SEK 18 750 per CAB radio och till 22 500 per EDOR om säkerhetsutrustningen är köpt och installerat efter 29 feb 2016 men före 1 jan 2018.
- Det svenska Trafikverket bedömer ersättningsanspråk i enlighet med förordningen. Ersättningsansökningar måste nå Trafikverket senast 1 April 2018.

Utkastet till denna anmälan finns redan i sin ursprungliga version. Översättningarna kommer att finnas tillgängliga inom två till fem veckor.

Mer information på följande adress:

http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/tris/nview.cfm?p=2016_265_EN_EN

TRIS Support Team
(Mejl via FEDECRAIL 2006-06-09)

Nu har det även blivit offentligt vi en SFS:

SFS 2016:769

...

3 § Ersättning får lämnas med högst följande belopp:

– 37 500 kr per CAB-radio och 45 000 kr per EDOR om skyddsutrustningen är inköpt och installerad före den 1 mars 2016,

– 18 750 kr per CAB-radio och 22 500 kr per EDOR om skyddsutrustningen är inköpt och installerad efter den 29 februari 2016 men före den 1 januari 2018.

För det första fordonet i en fordonsserie får ersättning också lämnas för faktiska kostnader för projektering och framtagande av installationsanvisningar med högst hälften av de angivna beloppen för CAB-radio respektive EDOR enligt första stycket. Med fordonsserie avses fordon för vilka samma projekteringar och installationsanvisningar för skyddsutrustning kan användas.

Ersättning får inte lämnas för skyddsutrustning som är inköpt eller installerad efter den 31 december 2017.

...

5 § Trafikverket prövar frågor om ersättning enligt denna förordning. Ansökan om ersättning sker i efterhand och ska, om inte Trafikverket i det enskilda fallet medger annat, ske skriftligen på blankett som fastställs av Trafikverket.

Sökanden ska lämna Trafikverket de uppgifter och underlag som verket behöver för att kunna pröva en ansökan om ersättning. Ansökningar ska prövas i den ordning som de kommit in till Trafikverket, om det inte finns särskilda skäl till annan ordning i det enskilda fallet.

En ansökan om ersättning ska ha kommit in till Trafikverket senast den 1 april 2018.

...

/Träder i kraft 2016-07-20 – ersätter delar av SFS 2015:307/

Järnvägens säkerhetskonferens 2016

Sista året som Trafikverket arrangerar och vi kommer att samarbeta med Transportstyrelsen för att lämna över.

När: preliminärt 1 dag i november (15 finns på förslag)

Upplägg: 1 dag

Var: Stockholm?

Vi har lätt pratat om teman som...

– Säkerhetsstyrning (alltid aktuellt)

– Säkerhetskultur – men mer praktiskt – vad görs i företag/branschen för att öka medvetenheten om hur viktig säkerheten är?

– Datahantering

• Insamling av

• Analys

FRÅN STYRELSEN forts

Vad tycker ni det ska handla om?

Syfte 2015 var

Trafikverket arrangerar *årligen* en trafiksäkerhetskonferens för järnvägens aktörer.

Syftet med konferensen är att *erbjuda och driva ett forum* för *viktiga och aktuella frågor* inom säkerhet för järnväg. Konferensen ska ge möjlighet till *erfarenhetsutbyten* och förmedla en känsla av ett gemensamt uppdrag för en säker järnväg.

Konferensen ger också ett tillfälle att *stärka förtroendet i vår omvärld* kring järnvägens säkerhet.

Målgrupp 2015 var

Målgruppen för konferensen är de som genom sitt arbete kommer i kontakt med trafiksäkerhetsfrågor inom järnväg.

- Chefer inom branschen: säkerhetschefer vid järnvägsföretag och andra berörda chefer, Trafikverkets säkerhetschefer, VO-chefer och berörda avdelningschefer.
- Medarbetare från Transportstyrelsen och andra myndigheter: trafik- och arbetsmiljö-specialister, konsulter och personal i säkerhetstjänst.
- Medarbetare från Trafikverket som genom verksamheten berörs av de frågeställningar som tas upp på konferensen.

Mål 2015 för konferensen var

- Konferensen ska ta upp ämnen som känns aktuella och viktiga för branschen. Inom ämnena ska ny kunskap förmedlas, konkreta exempel lyftas och möjlighet för dialog/interaktivitet ges.
- Ämnen för 2015 års konferens var
- Utmaningar inom järnvägen ur ett säkerhetsperspektiv
- Riskhantering – del av en säkerhetskultur
- Nya eller förändrade regler, så påverkar de branschen
- Målgruppen chefer, med intresse i de aktuella frågorna, ska identifieras och bjudas in, utöver de som tidigare fått inbjudan.
- Årets konferens ska förmedla förändring genom sitt utförande.

Budskap 2015

- Vi har en av Europas säkraste järnvägar
- Säkerheten går alltid först!

- Vi måste ständigt ompröva och vidareutveckla vårt arbete
(Förhandsinformation från Trafikverket 2016-05-27)

Remissvar och skrivelser

Här kommer två remissvar, insända i juli respektive augusti – även dessa har sänkts in tillsammans med MRO:

Remissvar avseende betänkandet *Palett för ett stärkt civilsamhälle* (SOU 2016:13)

Inledning

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 spåranslagning, förvaltd av Trafikverket.

Riksorganisationerna JHRF och MRO deltar i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), sektion av *Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd* (ArbetSam), som samlar 10 riksorganisationer inom det *rörliga* och industriella *kulturarvet*.

Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF)

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, huvudsakligen på statens spåranslagningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranslagningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranslagningar (2015).

Museibanornas Riksorganisation (MRO)

MRO är en sammanslutning av Sveriges museibanor, dvs 22 föreningar vars syfte är att restaurera, eller rekonstruera, och i drift visa en fullt fungerande äldre järnväg, eller spårväg. Alla MROs medlemmar har fullt ansvar för egen bana och trafik. Medlemsbanornas olika bakgrund och förutsättningar ger givetvis besökarna möjlighet att uppleva många olika typer av äldre järnväg, alltifrån normalspår till den smalaste spårvidden 600 mm. Även spårvägstrafik finns representerad bland medlemsbanorna. Museibanorna visar inte enbart upp rullande materiel från en förfluten tid utan bevarar och återskapar hela järnvägsmiljöer med allt från byggnader till uniformer på tjänstgörande personal.

För att bli medlem i MRO krävs att föreningen kan inlemmas i en för medlemmarna i relevanta avseenden homogen grupp. Denna grupp karaktäriseras av:

- Verksamheten omfattas av järnvägslagen eller av lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Medlemmarna är infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag respektive spårinnehavare och trafikutövare enligt lagstiftningen.

FRÅN STYRELSEN forts

- Det övergripande målet för verksamheter är att i drift visa en i möjligaste mån historiskt korrekt äldre järnvägs- eller spårvägsverksamhet
- Biljettintäkter och försäljning utgör den huvudsakliga inkomstkällan och verksamheten grundar sig väsentligen på ideellt, oavlönat arbete.

Sammanfattning

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar framföra ett antal kommentarer till betänkandet. Varken förbunden eller några andra åta av de tio riksorganisationer som ingår i *Transport-historiskt Nätverk* (ThN) har erhållit betänkandet på remiss – hela nätverket har dock genom förbunden informerats om betänkandet. Rent allmänt har kontakterna med (det rörliga) kulturarvets organisationer varit obefintliga, varför förbunden anser det vara extra viktigt att sända in ett remissvar. Inom denna sektor består det civila samhället till ca 90 % av ideella föreningar – andra associationsformer förekommer dock. Statistik för denna sektor samlas sedan tre år in av *Kulturanalys*. Det förekommer uppdragsverksamhet inom sektorn – kollektivtrafik på spårväg i delar av Stockholm körs av ett bolag ägt av en ideell förening. Rese- och bokförsäljning är viktiga intäktskällor inom sektorn.

JHRF och MRO ingår enligt ovan i ThN, som bl a arbetar med att öka förståelsen för bevarande och levandegörande av rörligt kulturarv, bl a genom att verka för stärkt bevaranderätt för detta kulturarv. Internationellt är föreningslivet för att bevara järnvägens och spårvägens kulturarv ganska likartat – det samarbetar dessutom i såväl en europeisk som en världsorganisation. I vissa länder är verksamheten dock mer inriktad på turism än på bevarande av kulturarv. Det civila samhällets insatser gör att en mångfald av rörligt kulturarv kan bevaras och levandegöras. Förbunden önskar att denna sektor representeras, t ex genom ThN, i nationell dialog med det civila samhället.

För JHRF och MRO och medlemsföreningarna handlar myndighetskontakter mest om kontakter med *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*. Den senares terminologi handlar dock om företag, en del avgifter tas fortfarande ut trots lättnader för museiorganisationer samt kraven på ledningsansvar för säkerhetsarbetet kan på sikt försvåra rekryteringen till föreningsstyrelser och innebär ingrepp i föreningsdemokratin. Trots terminologin så är närmare 60 % av de organisationer som har tillstånd från Transportstyrelsen för persontrafik på järnväg ideella föreningar. Utredningar som avhandlar järnväg saknar ofta kännedom om förekomsten av museitåg (på statens spår) och saknar konsekvensutredning för ideella föreningar. Förbunden känner viss oro för stödet till kulturmiljöområdets riksorganisationer (SFS 2014:108) samt föreslår att även kulturarv får stödjas av *Allmänna arvsfonden*.

Arbetet med att söka och vidmakthålla tillstånd för järnvägsverksamhet är mycket betungande för ideella föreningar. Hjälp saknas – till skillnad mot i en del andra länder – från Transportstyrelsen, varför förenklningar och/eller understöd behövs. Det civila samhället är genom denna sektor verksamt inom transportnäringen, främst genom vilka myndigheter och regelverk man måste leva med. Förbunden saknar regelverken kring kulturarv bland de av utredningen behandlade hindren. ThN, som arbetar för stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv, har tillskrivit bl a kulturministern om arbetet med den kommande kulturarvspropositionen.

Förbunden stöder sina medlemmar på olika sätt: säkerhetsseminarier, utbildningsorganisation, ramregelverk och försäkringspaket. JHRF och MRO ser gärna att även Transportstyrelsen knyts till MUCFs myndighetsnätverk. Förbunden önskar att såväl kommittéer som myndigheter tar hjälp av riksorganisationerna för konsekvensanalys av påverkan på civilsamhället. Till sist påpekar JHRF och MRO att även om kontakterna med offentliga aktörer är såväl angelägna som redan frekventa så finns det problem för ideella funktionärer att delta i verksamhet på kontorstid.

Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tillstyrker utredningens överväganden och förslag men önskar nedan samtidigt framföra ett antal kommentarer till betänkandet, bl a för att belysa förhållanden avseende föreningslivet som verkar för det rörliga kulturarvets bevarande i allmänhet och järnvägens i synnerhet.

Allmänt om remissinstanser för betänkandet

JHRF och MRO noterar att ingen av riksorganisationerna som verkar för det rörliga kulturarvets bevarande finns med bland de organisationer som fått betänkandet på remiss. Dessa tio riksorganisationer, som samverkar inom *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), samlar tillsammans ca 1 000 föreningar och närmare 200 000 enskilda medlemmar. Utöver förbunden enligt ovan består nätverket av:

- Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd
- Båthistoriska Riksförbundet
- Motorhistoriska Riksförbundet
- Svensk Flyghistorisk Förening
- Sveriges Segelfartygsförbund
- Sveriges Ångbåtsförening
- Vagnshistoriska Sällskapet
- Veteranflygsektionen EAA Sverige

Övriga åtta organisationer inom nätverket har erhållit kännedom om betänkandets existens genom förbundens försorg.

Betänkandets avsnitt 1.2 Förslag till förordning om ändring i kommittéförordningen (1998:1474)

Förbunden ser positivt på kommittéer ska ta hänsyn till föreningslivet, se nedan.

FRÅN STYRELSEN forts

Betänkandets avsnitt 1.3 Förslag till förordning om ändring i myndighetsförordningen (2007:515)

Förbunden ser synnerligen positivt på myndigheter ska samverka med föreningslivet inom sitt område, se nedan.

Betänkandets avsnitt 1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Förbunden ser synnerligen positivt på att konsekvensutredningar vid regelgivning ska ta hänsyn till föreningslivet, se nedan.

Betänkandets avsnitt 2.3.2 Kontakter med civilsamhällets organisationer

JHRF och MRO noterar att kontakterna med organisationer som verkar för kulturarvets bevarande synes ha varit magra och vad det gäller det rörliga kulturarvets organisationer obefintliga. Därför anser förbunden att det är extra viktigt att sända in ett remissvar för att framhålla denna sektors existens, problem och möjligheter.

Betänkandets avsnitt 3.1.1 Det civila samhällets associationsformer

Associationsformen *ideell förening* är den absolut övervägande inom bevarandet av järnvägens kulturarv. Av förbundens tillsammans 52 medlemmar är ca 90 % ideella föreningar – övriga är aktiebolag, en kommunal stiftelse och en ekonomisk förening som dock har det gemensamt att de inte delar ut vinst – all vinst återgår till verksamheten. Det förekommer även av föreningar helägda aktiebolag inom denna sektor. Samtliga organisationer inom sektorn kan anses tillhöra civilsamhället genom att de i första hand verkar för kulturarvets bevarande och levandegörande.

Betänkandets avsnitt 3.1.2 Statistiken över det civila samhället

Verksamheten inom denna sektor finns sedan tre år, liksom för övriga sk *arbetslivsmuseer*, med i museistatistiken som *Myndigheten för Kulturanalys* publicerar årligen. Arbetslivsmuseer utgör en egen kategori i denna statistik.

Betänkandets avsnitt 3.1.4 Civilsamhällets olika roller

Även inom denna sektor av civilsamhället förekommer uppdragsverksamhet – Svenska Spårvägssällskapets Stockholmsavdelning är genom sitt helägda bolag AB Stockholms Spårvägar trafikutövare för kollektivtrafiken med spårvagn både ut till Djurgården och på Lidingö åt Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning.

Betänkandets avsnitt 3.1.5 Finansiering av det civila samhällets verksamhet

För järnvägs- och spårvägsföreningar är de främsta intäktskällorna försäljning av resor med tågen och spårvagnarna samt försäljning av diverse varor relaterade till järnväg och spårväg, t ex böcker. Genom sin verksamhet är man också en viktig del av besöksnäringen på orten, särskilt som många av föreningarna är verkamma i glesbygd – bevarande av järnvägs- och spårvägsfordon och deras kringmiljöer (bana, stationshus, lokstallar m m) är utrymmeskrävande och har därför svårt att få plats i storstäder med sina höga markpriser och stora tryck på alternativ användning av gammal järnvägsmark.

Betänkandets avsnitt 3.1.6 Riks- och paraplyorganisationer

Riksorganisationerna JHRF och MRO samverkar med åtta andra riksorganisationer inom det rörliga och industriella kulturarvet i *Transporthistoriskt Nätverk* (ThN), se vår punkt 3.1. ThN arbetar med kontakter med politiker och omgivande samhälle för att öka förståelsen för bevarandet och levandegörandet av det rörliga kulturarvet, bl a genom deltagande i de årliga Almedalsveckorna. F n arbetar nätverket framförallt med att få till en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet – detta handlar framförallt om att historiska fordon inte på ett oacceptabelt sätt ska drabbas av krav från dagens regelverk, orimligt höga avgifter m m.

Betänkandets avsnitt 3.5 Internationell jämförelse

Inom civilsamhällets sektor för bevarande av järnvägar och spårvägar är verksamhet, förekomst av föreningar m m ganska likartade i Sverige, övriga Norden, övriga Europa och resten av (den industrialiserade) världen. T ex har järnvägarnas ursprungsland Storbritannien ett mycket omfattande föreningsliv för bevarande av järnvägar och spårvägar. Det förekommer dessutom europeiskt samarbete inom organisationen FEDECRAIL (European Federation of Museum & Tourist Railways) och världssamarbete inom organisationen WATTRAIN (The World Association of Tourist Trams and Trains). Den främsta skillnaden mot svenska (och nordiska) förhållanden är att man i många andra länder inte bara satsar på att bevara fordon av kulturhistoriska skäl utan även som stöd för besöksnäringen (i området). Stöd åt besöksnäringen, som i Sverige mer är ett medel för verksamheten, är i en del andra länder målet för verksamheten.

Betänkandets avsnitt 3.6 Det civila samhällets värde och betydelse

Förbunden önskar framhålla ytterligare en betydelse som gäller såväl bevarandet av järnvägens och spårvägens kulturarv som övrigt rörligt och industriellt kulturarv: Utan alla dessa föreningars och enskildas insatser skulle det inte vara möjligt att bevara och framförallt levandegöra en sådan mångfald av fordon, föremål och miljöer. Det skulle vara en helt omöjlig uppgift för samhällets museiväsen.

FRÅN STYRELSEN forts

Betänkandets avsnitt 4.1.4 Att företräda en grupp – civilsamhället som röstbärare och opinionsbildare

JHRF och MRO tillstyrker utredningens förslag att statliga myndigheter årligen rapporterar kontakter och samråd med det civila samhället. I förbundens fall handlar det framförallt om kontakter m m mellan förbunden och Transportstyrelsen och Trafikverket.

Betänkandets avsnitt 4.1.5 Vikten av strukturer för dialog och inflytande

Förbunden önskar att och representanter för denna sektor, t ex Transporthistoriskt Nätverk, bjuds in till nationell dialog med det civila samhället.

Betänkandets avsnitt 5.1.2 Bristande kunskap om det civila samhället

För förbunden – liksom för det övriga rörliga kulturarvets riksorganisationer – och dessas medlemsföreningar handlar myndighetskontakter mest om kontakter med Transportstyrelsen och Trafikverket. I båda dessa myndigheters regelverk och avgiftsuttag tas ringa eller ingen hänsyn till att det även är ideella föreningar man har att göra med. Särskilt Transportstyrelsen använder en terminologi som synbarligen utesluter föreningar – man talar om *järnvägsföretag* och *anställda* i st f (tidigare använda och) mer neutrala begrepp som *trafikutövare* och *medarbetare*. I praxis innefattas föreningar i begreppet järnvägsföretag och ideellt arbetande i begreppet anställda, men eftersom det förekommer företag och (särskilt) anställda inom de verksamheter som bevarar järnvägens och spårvägens kulturarv finns det risk för begreppsförvirring.

Transportstyrelsen har som konsekvens av att tillsyns- och tillståndsverksamheten inte ska anslagsfinansieras infört avgifter på järnvägsföretagen på denna del av sin verksamhet. Man har visserligen infört undantag för museiorganisationer i sitt regelverk för avgiftsuttagen, men dessa är inte heltäckande för järnvägsområdets föreningar och saknas helt för andra delar av det rörliga kulturarvet.

Ett annat stort problem är synen på hur regelverken ska hanteras inom organisationerna. De säkerhetsstyrningssystem som krävs av järnvägsföretagen (enligt ovan innefattande föreningarna) kräver ansvar och insikt från ledningen. I ett aktiebolag hanteras detta av den verkställande direktören, men i avsaknad av den funktionen i en ideell förening hamnar ledningsansvar m m på styrelsen. Förbunden ser kommande rekryteringsproblem till föreningarnas styrelser om man utöver egenskaper som t ex ledningsförmåga (ordförande), skrivförmåga (sekreterare) och ekonomiska kunskaper (kassör) också ska kräva intresse för och kunskap i säkerhetsarbetet. I Järnvägsförordningens (SFS 2014:526) 3 kap. 6 § krävs ”gott anseende” hos ledningen. Eftersom ledningen för en förening tolkas som dess styrelse innebär det ingrepp i föreningsdemokratien. Förbunden önskar här särskilt framhålla att vi inte är emot säkerhet och Spårburen 5/16

säkerhetsarbete som sådant, utan det handlar om den dåliga anpassningen till föreningslivets verklighet.

Refererande till ovanstående finner JHRF och MRO det angeläget att myndigheter tar hänsyn till civilsamhället enligt utredningens förslag. Exempelvis så är närmare 60 % av de organisationer som har Transportstyrelsens tillstånd för att bedriva någon form av persontrafik ideella föreningar och tas även andra organisationsformer inom civilsamhället med blir det över 65 %!

Betänkandets avsnitt 5.1.3 Hänsyn tas inte till det civila samhällets särart

Som redan anförts i vår punkt 3.15 ovan är bristande hänsyn till och kunskap om civilsamhällets villkor och verklighet dålig även bland de myndigheter järnvägens föreningsliv har kontakter med. Även utredningar som avhandlar järnväg missar oftast att det även finns museitåg på spåren och särskilt då även statens spår samt att därmed även föreningar berörs av förslagen. I utredningar och regelförslag saknas konsekvensutredningar för det civilsamhället – det är alltid fokus på företag. Man tar ofta inte heller tillvara den möjlighet till undantag för museiverksamhet som finns EU-förordningarna och annan reglering från EU. JHRF och MRO ser därför synnerligen positivt på utredningens förslag att även konsekvensutredning för det civila samhällets organisationer ska göras.

Betänkandets avsnitt 5.1.4 Svårigheter att finansiera verksamhet

Förbunden upplever också problemen med minskande verksamhetsbidrag inom vår – och det övriga rörliga kulturarvets – sektor. I museiutredningens betänkande (SOU 2015:89) saknar JHRF och MRO ett bidrag som nu utdelas av Riksantikvarieämbetet, *statsbidraget till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108) och känner därför en viss oro för detta bidrags framtid. Dessutom har tilldelade bidrag successivt sjunkit genom att fler bidragsberättigade organisationer tillkommit – däremot ökar organisationernas kostnader...

Angående en eventuell kommande översyn av möjligheterna att få stöd ur Allmänna arvsfonden anser förbunden att även kulturarvsprojekt borde kunna få bidrag – drömmen är att kunna komma i närheten i de brittiska möjligheterna som *Heritage Lottery Fund* ger det brittiska kulturarvets aktörer...

Betänkandets avsnitt 5.1.5 Omfattande administration

Ansökningar till Transportstyrelsen för tillstånd som järnvägsföretag (alltså att fungera som trafikutövare) och infrastrukturförvaltare är mycket omfattande, särskilt för de som avser att trafikera statens infrastruktur. Det behövs dessutom arbete med uppföljning av verksamheten och bevakning av nya regler, såväl nationella som från EU. Detta är sammantaget mycket betungande för en ideell förening som saknar anställda som kan

FRÅN STYRELSEN forts

ägna sig åt säkerhetsadministration på heltid. Dessutom finns i stort sett ingen hjälp att tillgå från den ansvariga myndigheten, Transportstyrelsen – detta till skillnad mot vissa andra länders trafiksäkerhetsmyndigheter. Här ser JHRF och MRO ett omfattande behov av förändringar och/eller understöd.

Utredningen anför (sid 233) att civilsamhället inte är verksamt inom transportnäringen. Detta är både rätt och fel: Det är rätt såtillvida att föreningarna inom denna sektor snarast är verksamma inom kultur- och besöksnäringen (säljer upplevelser, inte transporter) men fel i den meningen att de ”drabbas” av myndigheter, regelverk o s v avsedda för transporter (av personer).

Betänkandets avsnitt 5.2 Hinder i regelverk och dess tillämpning samt förslag för att undanröja hindren

JHRF och MRO saknar regelverken kring kulturarv bland de av utredningen behandlade hindren. Förbunden arbetar tillsammans med kollegorna inom *Transporthistoriskt Nätverk* (se vår punkt 3.1) för en stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv. Detta handlar om att olika sorts historiska fordon inte ska ”drabbas” av regelverk, avgifter m m avsedda för dagens fordon utan att de regler som gällde när fordonen tillverkades ska beaktas. Nyligen (2016-06-03) har Transporthistoriskt Nätverk sänt en skrivelse till kulturministern m fl med önskemål att dessa synpunkter beaktas i det pågående arbetet med en kulturarvsproposition.

Betänkandets avsnitt 5.2.14 Statistiken om det civila samhället och statistikens tillgänglighet

Som tidigare framförts (vår punkt 3.7 ovan) ingår arbetslivsmuseer, som oftast är delar av det civila samhället, i museistatistiken från *Kulturanalys*.

Betänkandets avsnitt 7.4.1 Stöd från riks- och paraplyorganisationer

Förbunden stöder sina medlemsföreningar på ett flertal sätt: JHRF och MRO anordnar årliga säkerhetsseminarier, JHRF har en gemensam utbildningsorganisation för att såväl kunna dela Transportstyrelsens avgiftskostnader (f n 40 200,- per år) på flera som få mer likartade utbildningar, MRO har åstadkommit ett gemensamt ramregelverk (Säkerhetsordning) som föreningarna kan plocka relevanta delar ur samt JHRF och MRO har gemensamt handlat upp försäkringar, bl a för att kunna täcka de höga kraven på ansvarsförsäkringsbelopp (f n 300 MSEK).

Betänkandets avsnitt 7.6.3 Översyn av befintlig information

JHRF och MRO föreslår att även Transportstyrelsen knyts till Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågors myndighetsnätverk för civilsamhällesfrågor (om de inte redan ingår) – Transportstyrelsens skulle

behöva stödja det civila samhället inom sin sektor mycket mer kraftfullt, se bl a ovan.

Betänkandets avsnitt 8.1.7 Förslaget om att kommittéer ska redovisa konsekvenser avseende det civila samhällets organisationer

Här anser förbunden att såväl att detta är angeläget (se ovan) som att det är lämpligt att kommittéerna inför konsekvensutredningar om påverkan på civilsamhället tar hjälp av i sammanhanget relevanta riksorganisationer.

Betänkandets avsnitt 8.1.8 Förslaget om att myndigheter ska redovisa konsekvenser avseende det civila samhällets organisationer

Här anser förbunden att såväl att detta är angeläget (se vår punkt 3.15) som att det är lämpligt att myndigheterna inför konsekvensutredningar om påverkan på civilsamhället tar hjälp av i sammanhanget relevanta riksorganisationer.

Betänkandets avsnitt 8.4.1 Kostnader för civilsamhället

JHRF och MRO önskar särskilt framhålla att för förbunden och dess medlemsföreningar, liksom för de flesta av kollegorna inom Transporthistoriskt Nätverk, är kontakterna med offentliga aktörer såväl angelägna, redan frekventa som problematiska. Det sistnämnda handlar om att klara behov av kontakter på vanlig kontorstid, tider då förbundens och föreningarnas ideellt arbetande funktionärer förväntas arbeta för sin ordinarie arbetsgivare. För att klara detta behövs semestrar och tjänstledighet, byten av arbetspass samt – till stor del – beroende av pensionärer eller personer med fria yrken, som kan disponera sin tid mer fritt. Här finns en utmaning avseende behövliga ökade kontakter med det offentliga!

Samrådssvar avseende Ny regel i TTJ – Egen-skydd vid kontroll av tåg

Inledning

Denna del av svaret är lika som remissvaret ovan.

Synpunkter och kommentarer

Järnvägshistoriska Riksförbundet och Museibanornas Riksorganisation tycker att förslaget till nya regler i TTJ är bra och har endast ett smärre förslag till tillägg för att säkerställa att rätt spåravsnitt har avspärrats av tågklararen innan föraren får starttillstånd för egen-skyddet (våra ändringar och tillägg *kursiverade*):

Föraren

- Kontaktar tågklararen ...

FRÅN STYRELSEN forts

Tågklareraren

- Avspärrar ...
- Antecknar i tågklarerardokumentationen att avspärning är utförd för egenskydd.
- Meddelar ...

Föraren

- Kortsletter...
- *Kontaktar tågklareraren för att få bekräftelse att rätt spår är avspärrade.*

Tågklareraren

- *Bekräftar att rätt spår är avspärrade och kortsletterna och att egenskyddet får starta/är aktiverat.*

Föraren

- Utför nödvändiga ...

Förbunden noterar att vårt ”varumärkesnamn” i samband med deltagandet i Almedalen, *Järnvägsmuseer i samverkan*, har använts i uppräknings- i sändlistan, troligen på att detta stod på ett till Trafikverket överlämnat visitkort. Vi önskar i fortsättningen bli omnämnda under våra riktiga namn, *Järnvägshistoriska Riksförbundet* respektive *Museibanornas Riksorganisation*.

STYRELSEN INFORMERAR

är namnet på nyhetsbrevet som skickas ut mellan Spårburen-utgåvorna – när det finns informationsbehov. Sedan senast har i stället ett *Ordförandens nyhetsbrev* sänts ut och här kommer texten som påminnelse och dokumentation!

Tack!

Först vill jag tacka för förtroendet att bli vald som ordförande i JHRF. Det har varit en period med nya erfarenheter och det har därför dröjt lite med information, men nu kommer det ett första nyhetsbrev från mig.

Vädjan!

Först vill jag uppmana alla medlemmar som kan hjälpa vår medlem Malmbanans Vänner, som ju drabbats hårt av en brand i sitt fordonsmagasin.

Har ni fordon att hyra ut, sälja eller som på annat vis skulle kunna hjälpa MBV att klara sina trafikåtaganden, kontakta då kansli@nbjvm.se
Det som söks är bl a vagnar och rälsbussar.

Försäkringar

Vi har beslutat om att byta försäkrings-mäklare. JHRF och MRO har tillsammans tecknat nytt avtal med företaget Söderberg & Partner.

S&P företräder de flesta tågoperatörerna i Sverige och har betydligt större kompetens än vad Marsh kunnat uppvisa på senaste tiden.

Vi har inlett samarbetet med S&P och hoppas att kunna presentera förbättrade försäkringar under hösten, som träder i kraft från årsskiftet.

Bl a tittar vi på möjligheten att få samma villkor som övriga tågoperatörer vilket skulle innebära lägre priser och högre nivå på ansvarsförsäkringen.

Söderberg & Partner har en stab med analytiker som kan hjälpa till med värderingar, riskanalyser m m som vi får tillgång till.

Utbildningar och avgifter

De första förarna har fått sina komplementerande utbildningar och examinationer i JHRFs regi.

Därför är det med stor oro vi ser att Transportstyrelsen annonserar dubblade avgifter för utbildnings- och examinations-tillsynen.

Avgiften skulle totalt bli 80 000 SEK vilket är orimligt för oss. Hur detta utvecklar sig får vi se men det kan ju inte vara rimligt att höjda avgifter skulle leda till att vi inte kan utbilda personalen i våra föreningar.

Almedalen

Vi har åter deltagit i Almedalen tillsammans med MRO och Transporthistoriskt Nätverk.

I år har Vi framför allt diskuterat två saker, skyddet av det rörliga kulturarvet och avgifterna för utbildning.

Vi har haft givande samtal med Kulturminister Alice Bah Kuhnke och några riksdagsmän om Kulturarvspropositionen och inverkan på det rörliga kulturarvet.

Vi hade också givande möten med Transportstyrelsen, bl a med GD Maria Ågren, om avgifter m m och skall ha ett uppföljningsmöte under hösten.

Hovmantorp 12 juli 2016, Anders Johansson, Ordförande (Nyhetsbrev 2016-07-12)

FRÅN THN

Nedanstående skrivelse har sänts till Kultur- och Näringsdepartementen, ett antal myndigheter, riksdagsutskott m m

Framställan om dialog rörande kulturarvspropositionen

I Transporthistoriskt Nätverk, ThN, tog vi under Almedalsveckan 2015 med glädje del av beskedet om den kommande kulturarvspropositionen som lanserades av Kultur- och demokratiminister Alice Bah

FRÅN THN forts

Kuhnke. Det har nu snart gått ett år och vi ser framför oss en öppen dialog rörande det kulturarv som förvaltas av våra medlemmar till glädje för dagens och kommande generationer. Då vi har uppfattat att propositionen under hösten ska behandlas i kammaren ser vi oss nu föranlåta att tillskriva Kultur- och demokratiministern, berörda departement liksom utskott i riksdagen.

Glädjen över vad som kan komma ut av kulturarvspropositionen bottnar i det faktum att det inom det rörliga kulturarvet inte finns ett övergripande lagstadgat skydd till värn för föremålen och dess historia i form av t ex dokument. Tvärtom möter föremålen en risk att förvanskas och emellanåt helt förstöras som en följd av olika regler.

Från politiskt håll möter ThN ofta förståelse och en samsyn oavsett politisk färg för behovet av ett grundläggande skydd för föremålen. Ett tydligt exempel vid sidan av de årligen återkommande motionerna till riksdagen är Transportstyrelsens regleringsbrev för budgetåret 2012 där regeringen gav Transportstyrelsen i uppdrag att:

”Transportstyrelsen ska även föreslå en ordning som syftar till att identifiera ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftsättning kan vara motiverad. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en delrapport senast den 1 mars 2012 och i en slutrapport senast den 1 mars 2013.”

Transportstyrelsen redovisning av det vällovliga initiativet från regeringen sida till värn för det rörliga kulturarvet kan samlat inte beskrivas på annat sätt än som ett misslyckande. Enskilda punktinsatser som denna löser tyvärr inte det dagliga behovet av skydd för att undvika att bevarandet av föremålen försvåras. I exemplet ovan handlade det om avgifter. Försvårande i än större grad är tyvärr alltför ofta utformningen av dagens lagar, förordningar och föreskrifter och dess tillämpning vars syfte vanligtvis är ett helt annat – nämligen att t ex lösa dagens trafikpolitik. Ett primärt syfte är således att ge myndigheter ett verktyg som gör att de av kulturarvsskäl ska utforma rimliga och relevanta regelverk, verktyg som de idag inte har.

Transporthistoriskt Nätverks utgångspunkt för det rörliga kulturarvet är i linje med Kulturmiljölagen som ger ett skydd för delar av kulturarvet. I den sägs att ”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvar för detta delas av alla.”

ThN anser att det nu är högt tid att ett lagstadgat stöd etableras. Vi kan kalla den *Kulturarvsbalken* – till värn för alla historiska föremål inom det rörliga kulturarvet. Syftet med en så kallad Kulturarvsbalk är att säkerställa att dagens och framtida lagar, förordningar, föreskrifter och den praktiska tillämpningen av dessa inte avsiktligt eller oavsiktligt ställer större krav på före-

målen än de krav som gällde vid tidpunkten då de konstruerades eller togs i bruk. Tillsammans med tillämpning av rimliga och transparanta avgifter utgör det en förutsättning för ett långsiktigt bevarande.

En annan förutsättning för bevarandet av mångfalden inom kulturarvet är att inte i lag genom olika kriterier definiera ut enskilda föremål. Kulturarvet levandegörs och hålls bäst i liv genom att låta föreningar och enskilda vid var tidpunkt avgöra och värdera föremålen. Därigenom sker ett naturligt och långsiktigt urval som minimerar risken att för evigt förpassa delar av det rörliga kulturarvet till historiens gravkammare.

En Kulturarvsbalk ska utgöra samma tydliga ram som t ex vår svenska Miljöbalk. Ett skydd för det rörliga kulturarvet som:

- bygger på insikten att föremålen har ett skyddsvärde
- syftar till att främja bevarande, brukande och utveckling av det rörliga kulturarvet
- förvaltarens rätt att förändra och bruka föremålen är förenat med ett ansvar att förvalta föremålen väl
- en inkluderande syn på föremålen förutsätter, för bevarandet av mångfalden, att det i balken inte sätts upp kriterier för vad som anses skyddsvärt
- då värdering och urval av kulturarvet görs av enskilda personer och föreningar förblir kulturarv demokratiskt och tillgängligt
- för att föremålen ska kunna bevaras och levandegöras, måste det brukas och utvecklas som en icke musealiserad företeelse i samklang med kulturarvet och kulturmiljön i samhället
- för äldre transportmedel ska regelverken bestämmas utifrån de förutsättningar som gällde när de tillverkades och togs i bruk
- föremål som ursprungligen registrerades och/eller typgodkändes och/eller togs i drift före ikraftträdandet av senare lagar, förordningar och föreskrifter och dess genomförandeåtgärder ska därför **inte** påverkas av bestämmelser och förfaranden som fastställs vars syfte är att reglera nutida företeelser.
- därigenom tillförsäkrar nuvarande och kommande generationer möjligheten att ta del av föremålen

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk

Helena Törnqvist, Arbetlivsintendent, Arbetets museum (*ThN skrivelse 2016-06-02*)

ThN-möte 10

Plats: Arbetets museum, Laxholmen, Norrköping

Tid: 2016-05-13 kl 11 – 16

Närvarande:

Gunnar Carlsson (GC), VHS, Peter Edqvist (PE), ordförande MHRF, Per Englund (PE), ordförande MRO, Rolf Eriksson (RE), VHS, Malin Erlfeldt (ME), kansli-sekreterare MHRF, Kjell Franzén (KF), EAA Sverige,

FRÅN THN forts

Lovisa A Grentzelius (LG), verksamhetsutvecklare ArbetSam, Stieg Ingvarsson (SI), ordförande SFF, Håkan Johansson (HJ), ordförande SÅF, Anders Lind (AL), ordförande ArbetSam, Lars Palm (LP), ordförande SSF, Rutger Palmstierna (RP), ordförande BHRF, Curt Sandberg (CS), ordförande EAA Sverige, Anders Svenson (ASv), kassör SÅF, Anders Svensson (AS), sekreterare JHRF, Helena Törnqvist (HT), arbetslivsintendent Arbetets museum, Maria Ågren, generaldirektör Transportstyrelsen (MÅ; punkten om TS).

Deltagande organisationer: Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam, Båthistoriska Riksförbundet, BHRF, Experimental Aircraft Association (Sverige), EAA, Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, Museibanornas Riksorganisation, MRO, Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, Sveriges Segelfartygsförbund, SSF, Sveriges Ångbåtsförening, SÅF, Vagnshistoriska Sällskapet, VHS.

Anteckningar:

Föregående protokoll

Ordförande hälsar välkommen och öppnar mötet. Beslut: Att lägga föregående protokoll till handlingarna.

Läget för de aktuella motionerna

LP har träffat Olof Lavesson (M) ordförande kulturutskottet, Gunilla Carlsson (S) vice ordförande kulturutskottet och Anna Wallentheim (S) ledamot kulturutskottet med ansvar för museifrågor. De var tydliga med att vi ska framföra gemensamma frågor för nätverket, inte specifika frågor. Specifika frågor ska skickas enskilt från respektive organisation.

ME meddelar att Gunilla sagt till MHRF att hon skulle kunna lotsa oss till rätt personer i kulturavropen. MHRF tycker inte att vi ska skriva något gemensamma motioner utan att varje organisation själv skickar in underlag men här berättar om nätverket och att man är en del av det.

RP föreslår att nätverket ska arbeta med att få mer kontakt med regeringskansliet. Förslag att vi ska skriva ihop ett underlag och därefter skapa en delegation som sedan träffar regeringskansliet.

Hur vill ThN gå vidare med motionsarbetet?

Motioner:

2015/16:482 Bevarandet av det motorhistoriska kulturarvet, Sten Bergheden (M), Lars-Arne Staxäng (M), Lotta Finstorp (M).

2015/16:898 Säkerhets- och avgiftslättnader Penilla Gunther (KD).

2015/16:1275 Anpassad lagstiftning för att underlätta bevarandet av det rörliga kulturarvet (Jan Ericson (M)).

2015/16:2060 Motorsport och motorhobby Josef Fransson (SD).

2015/16:2208 Stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv, Isak From (S), Leif Jakobsson

Alla motionerna ovan har utskotten föreslagit riksdagen att de ska avslås. I en reservation föreslås att motionen 2015/16:2060 tillstyrks. Det är enbart den kvarstående motionen som är föreslagen att avslås. Det är enbart folkvalda personer som beslutar vilka motioner som ska avslås eller inte.

Kulturarvspropositionen

Förslag att vända sig direkt till kulturdepartementet för att hitta rätt person. Förslag att ha ett telefonmöte när LP och PE fått information från kulturutskottet. Beslut: Att LP kontaktar PE för att komma överens om hur och vem man ska kontakta på regeringskansliet. Riksantikvarieämbetet arbetar med ett visionsarbete inför kulturarvspropositionen. Förslag att ThN ska kontakta Riksantikvarieämbetet. Förslag att be Riksantikvarieämbetet att skriva ett första underlag. Beslut: Att ta reda på vem vi bör prata med på Riksantikvarieämbetet. Att bjuda med den personen på mötet med politiker. Beslut: Att ta fram ett underlag för ett möte med regeringskansliet. Att utgå från underlaget till motionen som togs fram i höstas. Att samma arbetsgrupp som skrivit motionen gör underlaget. Att ME lämnar besked angående Jan Tägts medverkan i gruppen då hon träffat Jan Tägt.

Aktuellt

VHS: har under hösten haft två kurser. Arbetar med digitalisering. Årsmötesresa i Värmland. Ska ha en jubileumsresa i höst då VHS har 30-årsjubileum i år. Medverkar på Julitadagarna.

BHRF: har nyligen haft årsmöte. Arbetar under kommande år med stärkts bevarande rätt och kulturarvspropositionen.

MHRF: arbetar med Motorhistoriska dagen 6 juni. MHRF är medlem och aktiv i europeiska organisationen FIVA, som i år har temat Motorhistoriska året och som också har fått Unescos beskyddarskap. Arbetar med Almedalen; deras egen medverkan samt nätverkets. Två av tre baksätesdebatter är klara. Har lagt upp filmer på deras Youtubekanal som heter Motorhistoriska Riksförbundet.

SFF: har precis gett ut en tidskrift och en bok. Har nyligen lanserat en ny hemsida. Har även skaffat ett Facebookkonto och Youtubekanal. Flygbåten Macchi har renoverats i respektive förening och ska snart fraktas ned till Flygvapenmuseum.

EAA: har precis haft en kurs i underhåll av motorer. Nu närmast en "fly in" från olika länder.

FRÅN THN forts

SÅF: har haft årsmöte. Har svårt att få folk till styrelsen, har nu två vakanser. Har ett sommarmöte i Hallstahammar. Arbetar med Almedalen och en del andra småarrangemang. Arbetar vidare med PNF-projektet. Samarbetar med SSF angående avgifter för Transportstyrelsen.

MRO: är på gång att ge ut en handbok i att hantera kontakter och arbete med tjänstemän vid Transportstyrelsen tillsammans med ArbetSam. Arbetar med att bevaka frågor kring avgifter. Besvarat remisser tillsammans med JHRF. Ska ordna säkerhetsutbildningar för föreningarnas ordförande. Arbetar på samarbetet med JHRF. Arbetar med att få igång MROs tjejgrupp.

SSF: har genomfört ett årsmöte. Är med i europeiska organisationen European Maritim Heritage. Mycket kontakt med Transportstyrelsen. Arbetar med nytt kontrakt vid Västra dockan Beckholmen. Mycket samarbete med danska och norska organisationer.

JHRF: Almedalsarbete. ERTMS arbete. Arbetar med remissen om civilsamhällsutredningen. Har genomfört Tågsläpp tillsammans med MRO – 22 föreningar deltog. Medlem i den europeiska järnvägsorganisationen FEDECRAIL. Har möte angående säkerhetsrisker nästa helg (dock inställt). Planerar utbildningsseminarium.

ArbetSam: har genomfört Museidagar med årsmöte. Har producerat och distribuerat Museiguide 2016. Har lanserat Museiguide 2016 som app. Genomför konferensen Växtnäring för arbetslivsmuseer 18 maj. Alla närvarande bjuds in till konferensen. Genomför kurs i Maskinvård III 20-22 maj. Ska i slutet av maj publicera en inspirationshandbok om hur man kan förbättra tillgängligheten på arbetslivsmuseer. Arbetar med Almedalen.

Söderbergs Rapport

Dnr TSG 2012:123 av Staffan L Söderberg: https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/finansiering/forslag-om-avgiftslattnader.pdf
Utredningen har lämnats in och varit utskickad på remiss. MHRF har besvarat remissen. Utredningen berör främst avgifter, vilket är väsentligt för flygsidan. MHRF framförde kritik att man inte berörde deras områden. Var ligger den nu? Förslag att vi frågar Transportstyrelsen på dagens möte om vad som händer med Söderbergs utredning nu. Vad har Transportstyrelsen svarat på utredningen?

Möte med Transportstyrelsen (TS)

ME berättar att Jan Tägt nyligen har träffat Anders Larsson, Transportstyrelsen. Denne vill att MHRF ska vända sig direkt till honom istället för att prata med politiker.

Mötet inleds med presentation med namn och organisation. Därefter presenterar sig varje organisation på två minuter vardera.

Spårburen 5/16

MÅ tackar för inbjudan och tycker att vi gör ett fantastiskt arbete. TS arbetar med utgångspunkt mot de transportpolitiska målen. TS arbetar med balansen mellan säkerhet, hälsa, tillgänglighet. Hitta lösningar, inte antingen eller utan både och. Arbetar genom regler lagar för att möjliggöra dagens och morgondagens transporter. Transport som helhetsbegrepp. Vad är TS:s utmaningar? De är stora och de är många. Vad ställer utmaningarna för krav? Att verka för att möta den tekniska utvecklingen. Att hantera de hållbara aspekterna inom miljö, ekologi och socialt. Regelverken är det TS tar avstamp i. När behövs regelverken? När är det dags? PNF är ett projekt. TS arbetar med att gå från detaljerade regelverk till funktionsbaserade regelverk. Exempel: istället för gula och exakt antal säger man att det ska finnas utrustning för en säkerhetssituation. Ett ganska nytt sätt för TS att arbeta. Ett annat sätt gäller regelutformningen. Exempel Uber. Det händer något då med regelverket när sådana företeelser dyker upp. Det är inte företeelserna som är fel utan sådana företeelser gör att TS då måste se över regelverket.

TS gjort sen sist Till SÅF angående avgifterna för tillsyn – en fråga som de arbetar med. TS sitter inte den kunskapen som ni organisationer har. Viktigt att vi har en dialog. Förslag att ha en dialog genom att vara med på nätverkets möten varje halvår. En del frågor bör kanske fortsätta inom expertområden. TS öppen för att fortsätta PNF modellen för andra områden. TS vill ha den här processen. TS behöver titta på att man hittar rätt organisationer och rätt storlek på processer.

Fråga från ThN: Vem man ska kontakta och hur kommunikationsleden ser ut? Svar: Genom en chefsposition först som sedan delegerar frågan till rätt person.

Fråga från ThN: Skulle TS ha hjälp av att det skulle finnas lagstadgat att ta hänsyn till kulturarv? Svar: Nej, tror istället att man se på vad man vill åstadkomma. Det är bättre än ett detaljerat regelverk. TS vill jobba efter ett winwin-perspektiv. ThN sitter på kompetens som används på ett bra sätt i PNF-projektet. Har vi ett bemyndigande och ett bra samarbete så är det bättre än ett regelverk.

Fråga från ThN: Hur ska vi fortsätta dialogen med TS? Svar: TS välkomnar att bjudas in till en specifik fråga till ett möte, till exempel avgifter. ThN väljer datum och meddelar TS. TS ser på den specifika frågan och meddelar vem de kan skicka.

Fråga från ThN: Förfrågan till MÅ om medverkan på ThNs gemensamma seminarium i Almedalen. Svar: Ber om att få förfrågan skickad per mejl.

Reflektion efter mötet: Bra möte. Förslag att arbeta för att försöka få Transportstyrelsen att applicera PNF-modellen på övriga områden i nätverket. Förslag att bjuda in Transportstyrelsen till nästa möte i höst igen.

FRÅN THN forts

Övriga frågor

Roller och förväntningar

Transporthistoriskt Nätverk – organisation. Förslag att vi inom nätverket har en gemensam träff. Förslag att vi har en återkommande punkt med kommande evenemang. Förslag att nätverket har en gemensam hemsida. Förslag att renodla nätverket mera. Flera av organisationerna inom nätverket anordnar olika evenemang. Inget hindrar att man bjuder in en annan organisation i nätverket till det. Det är ingen nackdel att ha affischer etcetera med Transporthistoriskt Nätverk. Transporthistoriskt Nätverk har inget kansli. Nätverket har en tendens att ha större ambitioner än vad det finns resurser för. Beslut: Att förslag om gemensam träff och gemensam hemsida avslås med hänvisning till att nätverket haft en Facebooksida men den lades ned på grund av att ingen visade intresse eller lade in material på sidan. Att avslå förslag på hemsida med hänvisning till att nätverket inte har ett kansli och att allmänheten inte är intresserade av oss som nätverk, att nätverkets syfte är att arbeta med gemensamma frågor gentemot politiker. Att vi ska akta oss för att formalisera saker. Att vi däremot kan uppmuntra varandra inom nätverket att träffa varandra och genomföra evenemang ihop när tillfälle ges.

Utredningen Civilsamhället

Beslut: Att respektive organisation beslutar om de ska lämna in ett remissvar. Att respektive organisation svarar för sig. Att man i eventuellt remissvar kan nämna att man ingår i Transporthistoriskt Nätverk.

Europeiskt transporthistoriskt nätverk

JHRF har berättat om ThN för den järnvägarnas europeiska organisation. JHRF försökte intressera denna organisation för en europeisk motsvarighet till ThN. Beslut: Att ta med frågan till nästa möte

Nästa möte

28 oktober, 11-16. Fika från 10.30. Arbetets museum, Norrköping

FRÅN ARBETSAM

Sista numreringsdag för Årets arbetslivsmuseum är i dag, 2016-08-15 (jfr Spårburen 4/16)! (*Arbetsam nyhetsbrev 2016-08-08*)