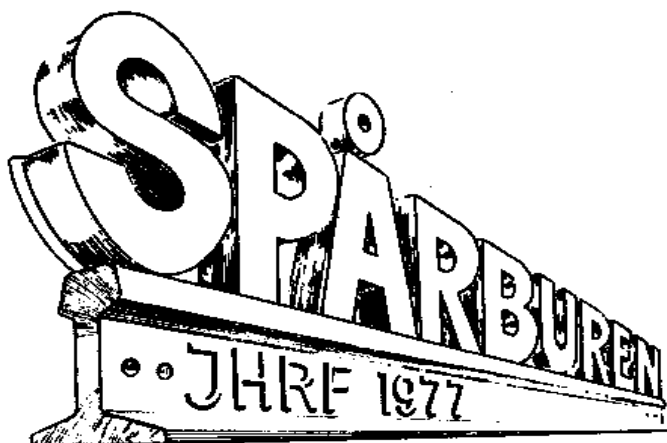


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



1/17

2017-01-29

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets första Spårburen efter ett alldeles för långt uppehåll sedan förra årets sista nummer sändes ut – fem månader. Det har blivit ett nummer i första hand ägnat åt sådant som borde ha informerats om redan under förra året och innehållet är således mycket blandat.

I detta tämligen omfattande nummer kan man läsa om:

- Kalendern med vad som känt av årets datum.
- Från styrelsen med en liten rapport om höstmötesutflykten, rapport från höstens säkerhetsseminarium, information om den nya försäkringen, rapport från MRO höst- och årsmöte, ett brev från SKÅJ med önskemål om uppgifter för JHRF, kort information om JHRF och MRO brev till ArbetSam med synpunkter, en rapport från FEDECRAIL HOG-grupps möte i London i slutet av november, information om FEDECRAILs konferens i Antwerpen i början av maj, meddelande från Trafikverket om fortsatt möjlighet till ad-hoc-beställningar av tåglägen, information från Transportstyrelsen om anmälan av långt gångna projekt, information från Trafikverket om avveckling av röstbrevlåda samt tre insända remisser och två insända skrivelser.
- Styrelsens informerar – två tidigare utsända nyhetsbrev med påminnelse om höstmötet, funderingar om medlemsavgiften 2017, påminnelse om säkerhetsseminariet samt rapport från höstmötet.
- Från BTO med information om ageranden kring Transportstyrelsens höjda avgifter.
- Från ThN med underlagsmaterial med orimliga exempel från det rörliga kulturarvet inför en uppvaktning av Kulturdepartementet, underlag till riksdagsmotioner om det rörliga kulturarvet, intressanta avsnitt ur budgetpropositionen, dokumentation av ThN höstmöte samt några särskilt intressanta avsnitt ur den föreslagna kulturarvspropositionen och några funderingar kring denna.

- Från ArbetSam med information om fortsatt stöd till kunskapscentrum, om årets bidrag till arbetslivsmuseer, om årets fartygsstöd, om söka-pengar och andra kurser, om årets museidagar i Falun, att Vi (= Arbetets museum och ArbetSam) finns till för er samt om att *Svenska Skoindustrimuseet* blivit Årets Arbetslivsmuseum.
- Från SIM med inbjudan till nominering till *Årets industriminne 2017*.

KALENDER

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

- **2017-03-04—05 vårmöte m m i Nora**
- **2017-03-31 Textunderlag till Tågsläpp**
- **2017-04-01 prel arbetsmiljöseminarium**
- **2017-04-23 Tågsläpp**
- 2017-05-04—09 FEDECRAIL konferens i Antwerpen
- 2017-09-09 Järnvägsmuseidagen i Gävle
- **2017-11-11—12 prel säkerhetsseminarium i Hallsberg**
- 2017-11-25 Hjulmarknaden i Solna

FRÅN STYRELSEN

JHRF höstmötesutflykt

På söndag eftermiddag – efter att lunch intagits på Hotell Ranten – väntade YBo7 1117 på Falköping C för att ta större delen av mötesdeltagarna till Stenstorp. Där genomfördes ett intressant studiebesök vid Dalén-museet, beläget i gamla tingshuset alldeles invid stationen. Man hade åstadkommit ett intressant och varierat museum kring Gustaf Dahlén och AGA där det även fanns en viss järnvägskoppling, dels genom en modell-järnväg som bl a visade barndomshemmets närhet till

FRÅN STYRELSEN forts

HSJ, dels genom klippjussignalerna, som användes vid övergångar innan de elektriska signalerna tog över. Efter en dryg timmes intressant guidning var det vandring åter till stationen där snart rälsbussen körde fram och hämtade oss för återfärden till Falköping C.

JHRF säkerhetsseminarium 2016

Detta ägde rum i Hallsberg 2016-11-12—13 med Kim Bäckström som seminarieledare och 24 deltagare från 21 medlemmar och förbundet. Seminariet började med att seminarieledaren och deltagarna presenterade sig.

Sten Nordström berättade om den nya försäkringsmälaren och det nya *försäkringsupplägget*, där framförallt ansvarsförsäkringen skulle ändras så att de första 10 MSEK ska försäkras via Folksam som tidigare och resterande ansvarsbelopp via *Branschföreningen Tågoperatörernas* försäkring till väsentligt lägre kostnad. Detta senare innebär att ett ännu större fokus på säkerhetsarbetet behövs, bl a genom deltagande i dessa seminarier.

Olyckor/tillbud/avvikelse inleddes med att SKÅJ informerade om olyckan i Karlstad 2016-04-09. Konstaterades att orsaken syntes vara att kommunikationen mellan förare och signalgivare kring växlingen distraherats av samtal om annat. Konstaterades också att ansvarsförsäkringsdelen av detta ännu inte har aktiverats – det beror på vad Trafikverket kan komma och kräva och när. MBV berättade om sitt nya system för registrering av avvikelser med avvikelsekoder och verksamhetsområdeskoder – sammanlagt hade 7 st ägt rum 2015 och 8 st 2016. Det fanns dock risk för att allt inte hade registrerats. SMOK tog upp problem med att få avvikelse rapporter skrivna – här framhölls att det finns en gammal kultur med rädsla för rapporter innebär krav på ansvar för händelser, vilket måste motarbetas. NJ berättade om inträffade bränder vid en ångtågsresa i Skåne som visade sig bero på att en saxpinne gått av – dessa måste kontrolleras oftare. ENJ och andra berättade om olika införda avvikelse rapportssystem.

Gemensamma olycksutredningar diskuterades ingående – denna diskussion sammanfattades med:

1. Det behövs en grundkurs för faktainsamlare
2. Dela resurser
3. Ett forum att diskutera i
4. Ha en grupp för krisstöd och kamratstöd.

Även försäkringsstöd för detta skulle undersökas. MBV och SMOK berättade om en *ömsesidig säkerhetsrevision* som de båda föreningarna genomfört – man träffades i Luleå och denna hade varit nyttig för båda föreningarna.

NJ informerade om *internrevisioner, regelverk och genomförande i föreningarna* där Transportstyrelsen

ansåg att man hade bra rutiner. *Gemensamma arbets-tidsregler* var uppe till diskussion och det underströks att det förekommer att föreningarnas personal jobbar för mycket, särskilt i kombinationen ideellt och yrkesarbete. Dessutom bör man vara tydlig mot sin arbetsgivare att man också är ideellt verksam (med samma arbetsuppgifter). Red informerade om *Spårburen som en del av säkerhetsstyrningssystemet* – där kan man bl a läsa om nya regler som remissats, Trafikverkets FRI-möten och Transportstyrelsens branschrådsmöten.

Söndagen inleddes med att informera om *JHRF utbildningsorganisation*, tex att det nu fanns utbildningsplaner för rälsbussar (Y6–8) och Ma-lok. Men utbildningsgruppen efterlyste (underlag till) fler utbildningsplaner och särskilt illustrationer. Därefter följde en längre diskussion om SKÅJs förslag om ett *gemensamt säkerhetsstyrningssystem*. Konstaterades att det skulle underlätta mycket, men att det var mycket arbete för att nå dit. Ett första steg som seminariet var inne på var att gå igenom SJVMs säkerhetsstyrningssystem och jämföra det med några föreningars – några föreningar hade redan baserat sitt säkerhetsstyrningssystem på SJVMs. Även SKÅJs förslag på att genomföra gemensamma (tjänste)upphandlingar diskuterades.

Därefter diskuterades red:s funderingar kring problemen att driva järnvägsverksamhet som ideell förening med Transportstyrelsens *krav på ledningsansvar och föreningsformen*, som oftast innebär att det är styrelsen som har detta ledningsansvar. Han hade studerat två alternativa lösningar: bildande av *aktiebolag* och lägga järnvägsdriften i detta (SkJ) eller att utse en *järnvägsdirektion* där avdelningscheferna samverkar och delegera ledningsansvaret till denna (ULJ). Han skulle intervjua de båda ordförandena i respektive föreningar för att förhöra sig mer om detta (gjort och PM skrivet; red anm). Dessa alternativ diskuterades, men de flesta ansåg att man har en för liten organisation för att genomföra något sådant.

Under punkten *hänt sedan sist i föreningarna* berättade ENJ att man tillsammans med kommunen och företaget hade bildat ett aktiebolag som ska ta över infrastrukturförvaltningen av Snyten–Kärrgruvan. Det fanns även planer på (åter)upptagen godstrafik. SMOK berättade att man blivit uppsagda från sina stallplatser i Falköpings lokstall men i stället hyrt ett antal platser i Alvestas båda lokstall – flytten har genomförts under hösten. Klubblokalen har man haft längre kontrakt på, men köpts ut från och även där hittat alternativ lokal i Alvesta. DBV berättade att man genom samarbete med en teaterförening kunnat utöka turerna. FVJ arbetar på att få pengar till en vagnhall. MfGDJ berättade att man jobbat vidare med lokstallet och håller på att hyra ut och sälja viss rullande materiel. FSVJ hade hämtat ett beredskapsånglok i Östersund, haft besök av Transportstyrelsen utan större problem och hade fått propåer från kommunen om hyreshöjning i lokstallet.

FRÅN STYRELSEN forts

NJ hade också haft besök av Transportstyrelsen, fick 13 synpunkter som till större delen är avklarade, är aviserade om hyreshöjning för lokstallet (*Jernhusen!*) samt letar efter alternativa uppställningsplatser och plats för att bygga en vagnhall. *SÅS* berättade att man har problem med tillgängligheten till spåren i Katrineholms lokstall samt funderar på att hyra Hg av SKÅJ för transporten av tåget till körningar i Katrineholmstrakten för att minska kolkostnaderna. *MBV* berättade om branden i Karlshäll 2016-06-25, som ödelade de båda magasinerna och 36 fordon varav hela trafikåget (dock ej loken). Man har fått fin respons från andra föreningar och har på så sätt lyckats få tag i ett antal ersättande trafikvagnar. Alternativ för att bygga en ny vagnhall diskuteras, men man är inte överens med kommunen om var. Brandförsäkringar diskuterades med anledning av det inträffade.

Till sist meddelade under *övrigt DBV* att man fått hjälp av Trafikverket med att ta betalt från entreprenörer som gör olika arbeten under banvallen. En undran till *NJ* om tolkning av EU-direktiv besvarades med att det saknats uppgift om hur man säkerställer ackrediterade bedömningsorgan, vilket ordnats m h a *Swedac*. Avslutningsvis förklarade seminariedeltagarna att de var mycket nöjda med seminariet och seminarieledaren fick en syltburk som bevis på uppskattningen! (*red 2016-11-12—13 –seminariedokumentationen starkt sammanfattad*)

Försäkringsinformation

Vi har nu fått uppdaterade mailadresser från MRO och JHRF varmed jag ånyo skickar ut förnyelseinformation, som gick ut i december avseende försäkringsprogrammet för JHRF och MRO. Nya försäkringshandlingar skickas ut nu i januari. Alla föreningar som meddelat mig ändringar i tidigare värden införs per 1 januari i den nya försäkringen.

Fakturering av de gemensamma försäkringarna görs i januari. Genom ett samarbete med Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) så kommer nu den större delen av JHRF & MRO:s Ansvarsförsäkring för sina medlemmar att vara tecknat via BTO och deras försäkringsgivare, för närvarande QBE, Zürich, AIG och LFAB. Folksam kvarstår vad gäller de individuella försäkringarna samt gemensamma försäkringar för övrigt. När det gäller Allmän Ansvarsförsäkring så kommer Folksam att vara försäkringsgivare upp till 10 Mkr i skada.

Återkom gärna vid frågor! (*Mejl från Anders Jespersson, Söderberg & Partners, 2017-01-09*)

Red anm: Om någon inte fått ovanstående och framförallt inte bilagorna med bl a de båda försäkringsbevisen, kan red förmedla dessa!

Red har även gått igenom den bifogade förteckningen över deltagare i försäkringen och kommunicerat ett an-

tal rättelser och förtydliganden avseende deltagarnas namn till Anders Jespersson f v b försäkringsbolagen.

MRO höst- och årsmöte 2016

MRO höst- och årsmöte 2016-10-01—02 ägde rum i Hesselbysalen i Gotlands Hesselby, Dalhem. Således var GHJ värd för mötet och man hade ordnat ett trevligt program som började med studiebesök på Gotland Whisky i f d sockerbruket i Roma, ångtåg (med *Dalhem*, sockertransportvagn, betvagnar och en personvagn) Roma–Hesselby med stopp på alla anhalter och guidning av dessa samt två fotokörningar. Vid framkomsten till Hesselby var det lunch i Jernvägscaféet, tillika möteslokal. Efter lunchen startade medlemsmötet följt av årsmötet och fortsatt medlemsmöte. Efter mötena fanns det möjlighet till besök i vagnhallarna följt av en middag, också den i Jernvägscaféet. Avslutningen på dagen blev lokomotortåg till Roma och vandring till Roma Brukshotell, där de flesta av oss övernattade.

Söndagsmorgonen inleddes med bussfärd in till Visby för att hämta deltagare som övernattat där varpå bussen fortsatte till Tingstäde fästnings skans 1 där vi bjöds på ett ordentligt studiebesök. Det fanns viss järnvägsanknytning – några av oss hittade en några hundra meter lång strålkastarbana med ca 1000 mm spårvidd. Därefter fortsatte bussen till skans 4, strax söder om Tingstäde, där man nyligen inrättat en flyg- och marinavdelning av museet – marinutställningarna handlade dock mest om kustartilleriet. Till sist besöktes Försvarsmuseets huvudutställning i de gamla militära magasinerna i norra Tingstäde – även här fanns det järnvägsanknytning genom att ett stickspår gått från GJ till förråden. Här åt vi lunch och kunde själva vandra runt och titta på de omfattande samlingarna och utställningarna i olika hus. Avslutningsvis var det färd till Visby – via Slite för att se den kvarliggande järnvägsbanken strax sydöst om samhället – och våra olika färdmedel, för de flesta hamnterminalen.

På höstmötet deltog 25 personer från 14 medlemsorganisationer och MRO samt 4 gäster. Mötena inleddes med att Anders Jespersson från Söderberg & Partners informerade om denne försäkringsmäklare, som tagit över hanteringen av JHRF/MRO-försäkringen, och nyheter i försäkringen. Bl a blir det samarbete med *Branschföreningen Tågoperatörerna* (BTO) om ansvarsförsäkringen. Fundering inför kommande år är att teckna en primär ansvarsförsäkring i Folksam upp till 10 MSEK och därefter knyta an till BTO försäkring, som är indelad i nivåer 10–300 MSEK, 300 MSEK–1 GSEK och 1–1,5 GSEK. För MRO är högsta nivån 50 MSEK och för JHRF 300 MSEK, men det kan bli aktuellt att gå högre.

Därefter övergick man till årsmötet som efter några raskt avklarade inledningspunkter gick över till att presentera ekonomin, som enligt kassören blivit alldeles för bra(!). Det finns tillgångar på tillsammans ca 270 000,- och ett överskott på 78 600,-, i huvudsak p g a att tilltänkt verksamhet (FEDECRAIL och Tjej-

FRÅN STYRELSEN forts

gruppen) inte blivit av eller kostat mindre än tidigare (Almedalen).

Det blev en till vissa delar ny styrelse: Per Englund (ordförande, omval), Håkan Nordenadler (sekreterare, nyval) och Åke Paulsson (kassör, omval). Revisor, Thomas Lange, och revisorssuppleant, Sven Fernkvist, valdes om och valberedning blev Ove Karlsson (omval) och Johan Vinberg (nyval).

En budget, baserad på förändrad medlemsavgift (totalbeloppet sänkt till 75 000,-) och med ett förväntat underskott på 35 000,- presenterades – jämför resultatpresentationen ovan. Medlemsavgiften skulle tas ut proportionellt på trafikintäkterna (någonstans under 2 % av dessa), dock med lägst 800,- och högst 10 000,-. En omfattande verksamhetsplan presenterades där det blev en del diskussion av Almedalsdeltagandet – fortsatt deltagande beslutades dock. BJs hade ansökt om medlemskap, men denna ansökan avsågs då de inte uppfyllde medlemskapskriterierna.

Red berättade om JHRF verksamhet, som till stora delar görs tillsammans med MRO. Särskilt för JHRF är bl a ERTMS, hanteringen av störningar på järnvägens telefoni – som lösts bra under året – och deltagande i FRI-mötena. Vårmetet fastställdes till att äga rum i Nora 2017-03-04 med NBVJ som värd. Höstmötet 2017 anmälde sig TJF att man kan vara värd för – de hade idéer om seminarier kring plan-, bygg- och miljölagar på detta.

Jenny Nunn och Jonas Svartlok informerade om *Polar Express*, ett evenemangskoncept från *Rail Events Inc*. Det är ursprungligen från USA och används av 50 museibanor där, men också av 4 banor i Storbritannien. Presentationen handlade om att också få museibanor i Sverige (och övriga Norden) att ansluta sig. Det är kostnadsfritt att ansluta sig, men sedan betalar man 20 % på omsättningen till rättighetsinnehavaren. Banor som anslutit sig har upplevt en trefaldig omsättningsökning på sina vinteraktiviteter – dessa resor pågår november–december – och man får marknadsföringsstöd från Warner Bros, som äger det material (filmer m m) som resorna kretsar kring.

Johan Vinberg uppmanade MRO att aktivera sig i FEDECRAILs HOG-grupp, bl a p g a att denna har direktgång mot EUAR vid deras arbete med kommande regelverk. Aktuellt är arbetet med fjärde järnvägspaketet, som även kan komma att beröra museibanorna. Meddelades att Sten Erson-Wester f n är sjuk och Jonas Svartlok är tillfrågad om att ersätta denne. 2018 års ungdomsläger avses äga rum i Sverige, MUMA ska vara en av värdarna och efterlyser andra i närheten.

Per Englund efterfrågade banornas status på arbetet med MRO Sjö 2014:

- ÖSIJ ska inte införa denna, åtminstone inte just nu.
- GHJ ska inte införa denna just nu.

- ULJ har en arbetsgrupp som tittar på kostnader och genomförande. Tidplanen är att besluta sig i slutet av 2017.
- SkLJ har påbörjat arbetet med införande och ser över utbildningsplaner. Införande planeras under 2018.
- AGJ hade beslutat införa, men avser att avvakta efter kontakt med Transportstyrelsen.
- TJF använder TTJ, men avser använda delar av MRO Sjö.
- BösJ kommer att snekla på vad MJ gjort om det blir nödvändigt att införa detta.
- JTJ arbetar sig sakta framåt och siktar på införande 2018.
- MfWFJ ligger lågt t v.
- SkJ har arbetat igenom sina föreskrifter, har en del kvar och har beslutat skjuta på arbetet.

Anders Svensson informerade om Tågsommar – se dokumentationen från JHRF höstmöte. Ragnar Hellborg informerade från ArbetSam att han försökt få styrelsen att besluta om utökad upplaga på broschyren *Arbetsamma museer*, men inte fått gehör för detta. Mötet uttalade sig för en utökning av upplagan med 10 000 exemplar. Angående läkarundersökningar påtalades problemen med att få godkänt för personer med diabetes typ 2 och att det var en del oklarheter kring Previas fakturering m m – detta skulle undersökas med dem.

Henrik Grimlander berättade om de framsteg SkJ haft med marknadsföring via Facebook. Det blev även en diskussion om att banorna är alldeles för försiktiga med att ta betalt – det finns potential att ta bättre betalt. Johan Vinberg informerade om Transportstyrelsens besök hos SRJmf. Bl a var det godkänt att delegera styrelseansvar till en direktion – bara förfarandet är ordentligt dokumenterat. Daniel Niklasson påpekade att den nya vägtrafikförordningen förbjöd kastljussignaler – MRO bör engagera sig i detta. Mona Hjelm informerade om MUMAs renovering av en Pressbyråkiosk. Johan Vinberg informerade om att ERAs efterträdare EUAR kan ta över tillståndshanteringen från Transportstyrelsen – museibanor kan komma att få söka tillstånd hos kommuner och länsstyrelser. Till sist informerade Åke Paulsson om att MRO-boken nu fanns tillgänglig. (red 2016-10-01—02)

Uppgifter för förbundet

Inom styrelsen för Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg (SKÅJ) har möjligheten att öka medlemsnyttan för förbundets medlemmar diskuterats. Styrelsen har då kommit fram till att föreslå att JHRF satsar på ett antal verksamhetsområden som SKÅJ bedömer skulle vara av stor medlemsnytta, eftersom det är gemensamma problem för många av förbundets medlemmar. SKÅJ är medvetna om att dessa satsningar även kräver uppoffringar av medlemmarna, såväl personella som ekonomiska, och är givetvis beredda att bidra till att dessa satsningar kan genomföras. Följande satsningar ser SKÅJs styrelse som särskilt värdefulla att kunna göra gemensamt:

FRÅN STYRELSEN forts

- *Gemensamma trafiksäkerhetsregelverk.* Arbetet med regelverk är mycket betungande för de enskilda föreningarna och behoven är likartade. Det skulle dessutom gynna samarbetet mellan föreningarna och personalutbyte mellan dem om regelverken i grunden är gemensamma. Givetvis kommer föreningarna att behöva göra lokala anpassningar.
- *Gemensam upphandling av boggirevisioner m m.* Det tekniska underhåll som är säkerhetsrelaterat måste vara väl dokumenterat, är kostsamt och måste utföras regelbundet för att säkra fordonens tekniska och säkerhetsmässiga status. Att kunna avropa ett gemensamt avtal borde kunna förenkla och förbilliga denna process.

(Brev från SKÅJ till JHRF 2016-09-21)

Brev till ArbetSam

JHRF och MRO har skrivit ett brev till ArbetSams styrelse där man framfört synpunkter på dessas agerande under Almedalsveckan och broschyren *Museiguidens* (Arbetsamma museer) upplaga.

FEDECRAIL HOG-möte 2016-11-26

ägde rum i London (tyvärr fel dag för några oss från JHRF – Hjm-dagen!) och samlade 11 personer från 7 medlemsorganisationer och FEDECRAIL.

Mötet inleddes med rapport om *ERTMS*-läget där Storbritannien hade backat och nu bara genomför på ett fåtal linjer, det från Danmark presenterades en utmärkt rapport om genomförande i museitåg, svenska tågoperatörer kraftigt ifrågasatte införandet och kostnaderna/nyttan samt i Frankrike där man i huvudsak inskränker införandet till höghastighetslinjer, men avser utveckla en förenklad ETCS-utrustning för bl a gula fordon som kan bli tillgänglig för andra länder.

Brittiska HRAs huvudlinjegrupp hade fått en *ERTMS-presentation* av Network Rail.

Från Norge framfördes undringar kring möjliga *ECM-krav* avseende *museigodsvagnar* – där borde FEDECRAIL hjälpa till.

Det *fjärde järnvägspaketet* diskuterades, bl a den frekventa användningen av bör undantas i st f ska undantas.

Det rapporterades från *möten* som FEDECRAIL deltar i, bl a ERAs GRB plenarmöte. Noterades att man sänder information om det behandlas något av intresse – f n handlar deltagandet mest om att inte bli bortglömda.

Bland *framtida aktiviteter* för HOG nämndes att föreslå ERA ett särskilt dokument om museitågstrafik – detta ska det arbetas vidare med. Man ska delta i GRB plenarmöte 2016-12-15 och bl a framföra stöd för den nuvarande ordföranden, som är positiv till museitåg. Man ska första gången delta på ett NRB-möte. Det planeras

en arbetsvisit på nederländska ZSLM för att diskutera lokförardirektivet med ERA.

Det skulle rapporteras till styrelsen och denna skulle tillfrågas om vad som hänt med enkäterna om nationella regler respektive kol. Från Belgien rapporterades att ett ånglok tagits in på verkstad för ERTMS/ECTS-utrustning och att det fortfarande inte förekom museitågskörningar på det nationella nätet. Nästa HOG-möte äger rum i samband med kongressen i Antwerpen 2017-05-04. (*Minnesanteckningar från HOG-mötet 2016-11-26*)

FEDECRAILs konferens 2017

äger rum i och kring Antwerpen i Belgien 2017-05-04—09. Som vanligt är det arbetsgruppsmöten på torsdag eftermiddag, högtidlig konferensöppning torsdag kväll, seminarier fredag (där årets ämnen är *arbetsamma med externa organisationer, skydd av rörligt kulturarv, kol och miljön* samt *det europeiska kulturarvsåret 2018*), årsmöte m m lördag förmiddag och sedan följer utflykter och studiebesök.

Dessa börjar med ångtågsutflykt Dendermoonde–Puurs på lördag eftermiddag, museispårvagnsutfärd i Antwerpen följd av tåg till Gent och vidare till Stoomcentrum Maldegem för museibesök och ångtågsutfärd på söndag, utfärd till Charleroi för museispårvagnsutfärd och vidare till Mariembourg för ångtågsutfärd på måndag samt tåg till Bryssel med besök på det nya nationella järnvägmuseet följd av museispårvagnstur till Bryssels Spårvägmuseum och besök där på tisdag. Detta grundprogram kostar 900 EUR – det finns mer begränsade deltaganden för 500–700 EUR.

På onsdag och torsdag följer så ett tillägsprogram med besök på museibanor i Nederländerna och Tyskland – Antwerpen fortsätter att vara bas även under dessa dagar. Detta program kostar 270 EUR.

Dessa konferenser är intressanta och man får dessutom kontakter över hela Europa. Intresserade kan höra av sig till red så skickar jag programmet och anmälningsblanketter! (*Information från FEDECRAIL 2017-01-06*)

Högt kapacitetsutnyttjande i T17

Trafikverket meddelade den 28 oktober och den 14 november 2016 att beslut fattats att inte tilldela ny ad hoc-kapacitet i tågplan 2017 på delar av järnvägsnätet. Åtgärden syftade till att göra tydligt för alla berörda att kapacitetsutnyttjandet i tågplan 2017 är synnerligen högt och att det på delar av järnvägsnätet kommer finnas tillgång till mindre ad hoc-kapacitet än vad som varit brukligt de senaste åren.

Det beslut Trafikverket fattade har dock befunnits sakna stöd i järnvägslagen. Ni informeras därför genom denna skrivelse att besluten *Begränsad kapacitet i tågplan 2017* av den 28 oktober 2016 och av den 14 november inte gäller.

FRÅN STYRELSEN forts

Trafikverket kommer att behandla de ansökningar som inkommer inom den tidsfrist som anges i 6 kap 16 § järnvägslagen. Dock kan det höga kapacitetsutnyttjandet innebära att avslag kommer att meddelas i större utsträckning än vad som tidigare varit fallet.

Trafikverket bedömer att det höga kapacitetsutnyttjandet främst gäller de sträckor som anges nedan.

<u>Bana</u>	<u>Sträcka</u>
Västra stambanan	Göteborg–Stockholm
Södra stambanan	Katrineholm–Malmö
Godsstråket	Mjölby–Hallsberg
Falköping–Nässjö	Falköping–Nässjö
Värmlandsbanan	Kil–Laxå
Norge-/Vänerbanan	Göteborg–Kil
Järna–Åby	Järna–Åby
Älvsborgsbanan Väst	Herrljunga–Öxnered
Skånebanan	Hässleholm–Helsingborg
Västkustbanan	Helsingborg – Lund
Söderås- och Lommabanan	Åstorp – Malmö

/Jonas Westlund (Trafikverkets skrivelse TRV205/105167 2016-12-12)

Red anm: Detta gäller i högsta grad museitågen på statens spår eftersom de flesta sådan beställs som ad hoc-kapacitet.

Anmälan av långt gångna projekt

Den nya Tekniska specifikationen för driftskompatibilitet för trafikstyrning och signalering, förordningen (EU) 2016/919, började gälla den 5 juli 2016. Järnvägsföretag, infrastrukturägare m fl behöver till Transportstyrelsen anmäla fordon och infrastruktur som man avser att behöva ett tillsvidaregodkännande i framtiden men med stöd av någon tidigare version av samma TSD. Anmälan ska ske av långt gånget projekt till Transportstyrelsen som förmedlar detta till EU-kommissionen. (Mejl från Transportstyrelsen 2016-12-07)

Avveckling av röstbrevlåda VIP 2000

Då underhållsavtalet för röstbrevlåda VIP 2000 – som används i MobiSIR-systemet – utgått och då användandet av denna röstbrevlåda är mycket litet kommer denna att avvecklas och således ej längre att vara tillgänglig efter den sista december 2016.

Jonas Lindh, Förvaltningsledare MobiSIR
(Brev från Trafikverket 2016-09-27)

Remissvar och skrivelser

Samrådssvar angående förändring i TTJ

(Samrådssvaret publicerades i Spårburen 5/16.)

Först en återkoppling avseende rubricerade:

Spårburen 1/17

Lösning bygger på motsvarande regler som vid Evakuering och där finns inte den föreslagna extra kontrollen med. Riskerna vid användning av Egenskydd är likvärdiga eller längre jämfört med evakueringssituationer, vilket alltså motiverar att vi använder samma skyddsnivå som vid evakuering.

Här kommer tre remissvar, insända i september respektive oktober – även dessa har sänts in tillsammans med MRO. Dessutom skrivelser insända av JHRF i september respektive december.

Remissvar avseende Transportstyrelsens Förslag till upphävande av föreskrifter om TSD Trafikstyrning och signalering (TSF 2016-110)

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 Järnvägmuseum som i huvudsak bedriver trafik på statens spåranläggning, förvaltd av Trafikverket.

Verksamheten utövas i grunden med syftet att bevara och visa upp den historiska utvecklingen inom området.

Det totala omfånget av verksamheten är ringa jämfört med motsvarande kommersiell verksamhet vars syften är helt andra – att utföra ett transportarbete.

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 spåranläggningar. Samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spåranläggningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spåranläggningar (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

FRÅN STYRELSEN forts

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.
- 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.

Synpunkter

JHRF och MRO ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2016-110) framförda förslaget att upphäva Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:135) om TSD avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering.

Remissvar avseende Transportstyrelsens Förslag till föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet (TSF 2016-59)

Inledning

Denna del av svaret är lika som remissvaret ovan.

Synpunkter

JHRF och MRO ställer sig positiva till de i Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSF 2016-59) framförda förslagen med nedan nämnda undantag.

Eftersom förbunden enligt ovan (punkt 1) anser att tillstånd för museiorganisationens verksamhet inte ska avgiftsbeläggas och detta oberoende hur verksamheten organiseras föreslås att första stycket i 2 § i 3 kap. omformuleras till:

”En museiorganisation är befriad från avgifter enligt 4 kap., 5 kap. 1–11 §§ samt 7 kap. Om nedsättning av avgifter för en sådan organisation finns bestämmelser i 6 kap. 3 §.”

Förbunden önskar särskilt framhålla att tillsynsavgifterna för utbildningsanordnare och examinatorer slår hårt mot den i sammanhanget blygsamma verksamhet som förbundens medlemmar bedriver. I Transportstyrelsens beskrivning av avgiftsförändringarna, punkt 3.3.1 (sid 11), står det att Transportstyrelsen utreder att för företag som endast utbildar sin egen personal låta utbildningsverksamheten skötas inom ramen för deras säkerhetsintyg och inte kräva separata tillstånd för utbildningsorganisation och examinator. JHRF och MRO understryker att detta också i högsta grad gäller för-

bundsmedlemmarnas utbildningsverksamhet – denna handlar om att utbilda förbundsmedlemmarnas egen (ideella) personal på de egna fordonen och de förhållanden som gäller för museitåg. Därför finner förbunden det särskilt angeläget att redan i 2017 års avgiftshantering undanta museiorganisationer från dessa avgifter enligt 8 och 10 §§ i 3 kap. De till MRO anslutna museibanorna är enligt tidigare överenskommelse befriade från dessa avgifter och förutsätter att detsamma kommer att gälla i framtiden.

Dessutom undrar förbunden vad som avses med att ta ut avgift på museitrafik enligt tabellerna i 3 § i 4 kap. respektive 3 § i 5 kap.? Enligt 2 § i 3 kap. är ju museiorganisationer befriade från dessa avgifter så här ifrågasätter JHRF och MRO vilken trafik som avses – museitrafik som bedrivs av någon som inte är godkänd som museiorganisation? Är det i så fall museitrafik?

Önskemål om sammanträffande avseende förslaget till avgiftsändringar

I bifogade remissvar framför JHRF (tillsammans med MRO) synpunkter på framförallt avgifterna för tillstånd och tillsyn av utbildningsorganisation och examinatorer. Förbundet önskar ett sammanträffande med Transportstyrelsen för att närmare diskutera dessa avgifter och vilka alternativ som kan finnas. Tacksam för svar på denna skrivelse till postadress enligt nedan eller mejladress kontakt@jhrf.se. (Skrivelse till Transportstyrelsen 2016-09-09)

Red anm: Denna skrivelse sändes samtidigt med remissvaret enligt ovan. Inget svar på skrivelsen har anlänt, men det är nu överenskommet med Transportstyrelsen om sammanträffande.

Remissvar avseende Föreskrifter om namn på trafikplats (TSF 2014-247)

Inledning

Denna del av svaret är lika som remissvaret ovan.

Synpunkter

Förbunden finner det något förvirrande att samma beteckning (TSF 2014-247) används som för motsvarande remiss om föreskrifter för namn på trafikplats för halvtannat år sedan (Missiv från Transportstyrelsen 2015-02-18).

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

FRÅN STYRELSEN forts

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

Återkoppling

Trevligt att ni ställer er positiva till föreskriftsförslaget och tack för era synpunkter. Jag vill informera er om att vi verkligen vill beakta historiken kring namnval på exakt det sätt som ni beskriver! Att det inte framgår tydligare i föreskrifterna beror på regler kring hur man skriver föreskrifter, men vi har det i interna rutiner, så det blir definitivt hågkommet. Vi har totalt 4 071 namn i vårt register varav 2 215 som är aktuella. De inaktuella som finns i listan är sådana som har blivit statusförändrade de senaste kanske 30-40 åren, men riktigt gamla, före detta trafikplatser, finns inte med i listan vad jag vet. Av den anledningen skulle namnkrockar kunna uppkomma mellan mycket gamla trafikplatser och nya. Om ni har några idéer kring hur vi kan komplettera listan med de äldre namnen, när av er föreslagen litteratur är slutsåld, så är vi idel öra. (*Mejl från Johan Vestlund, TpS, 2016-11-01*)

Red sände över en trafikplatsnamnsförteckning byggd på Transportstyrelsens egna historiska data, men korrigerad och kompletterad med egna efterforskningar i linjeböcker för ca tio år sedan, bl a för att få fram fler kilometeruppgifter med tre decimaler. Genom bl a en efterlysning i *Järnvägshistoriskt Forum* gick det att få fram tips om var det fanns *Järnvägsdata med trafikplatser* att köpa, vilket förmedlades till Transportstyrelsen, som tacksamt tog emot tipset!

Angående Trafikutskottets uttalande om ERTMS

Förbundet tycker att utskottets uttalande om ERTMS är bra och instämmer således helt i det. JHRF har inget emot ERTMS som sådant, men våra medlemmar klarar inte alls av ekonomin för införande av ERTMS (d v s ETCS) i sina fordon.

JHRF ser med stor oro fram mot införandet av ERTMS då det i praktiken kommer att stoppa all museitågstrafik på statens spår, om inte kostnaderna för utrustning av våra medlemsföreningars dragfordon täcks på nationell eller Europeisk nivå.

Förbundet föreslår därför att Trafikverket får ta sektorsansvaret fullt ut avseende ETCS-utrustning för de icke kommersiella trafikutövarna på statens spårplanläggningar.

JHRF består av 35 medlemsorganisationer, varav 31 ideella föreningar, som bedriver museitågstrafik, hu-

vudsakligen på statens spårplanläggningar. Så gott som samtliga föreningar som bedriver trafik på statens spårplanläggningar är medlemmar i JHRF.

Totalt körs årligen ca 150 000 museitågs-km i Sverige på statens spårplanläggningar (2015). (*Skrivelse till Trafikutskottets ledamöter och suppleanter 2016-12-17*)

STYRELSEN INFORMERAR

är namnet på nyhetsbrev som skickas ut mellan Spårburen-utgåvorna – när det finns informationsbehov. Sedan senast har det sänts ut två sådana nyhetsbrev och här kommer texten som påminnelse och dokumentation!

Påminnelse om höstmöte

JHRF höstmöte 2016-10-15—16 äger rum i SMoK klubblokal i Falköpings lokstall, Spårvägen 1. Programmet börjar med lunch på Rantens hotell kl 13, fortsätter med möten och middag lördag kväll, avslutas med lunch på söndag följt av möjlighet till rälsbussutflykt till Stenstorp och studiebesök på Dalémmuseet. För tider, se kallelsen. Deltagande kostar inget, men vi erbjuder enkelrum (nu slut, men det kan gå att ordna) för 895,- och dubbelrum för 1 095,-. Anmälningstiden har egentligen gått ut, men vi tar tacksamt emot fler anmälningar till anders.svensson@jhrf.se – detta vill vi ha med i anmälan:

- deltagare (samtligas namn och förening),
- eventuella önskemål om rumskamrat
- eventuella tillval, allergier eller specialkost
- deltagande endast delar av arrangemangen
- i så fall ungefärlig ankomst och avgång
- deltagande i efterföljande utflykt till Stenstorp

Medlemsavgift 2017

Årsmötet gav styrelsen i uppdrag att till höstmötet komma med förslag till medlemsavgifter för 2017. Något färdigt förslag finns tyvärr inte, men det finns några idéer att diskutera på mötet. Båda idéerna utgår från att avgiftsintervallen slopas och ersätts av kr per trafikerad km samt att målbilden är ett samlat medlemsavgiftsuttag om 120 000,-. De båda alternativen är:

1. 800,- för medlemmar utan trafik eller som är med i MRO, 0,80 per km men dock minst 1 000,- för övriga
2. 1 000,- fast avgift och, för medlemmar med trafik och som ej är med i MRO, 0,65 per km.

Påminnelse om säkerhetsseminarium

OBS Servera att deltagande i säkerhetsseminariet är ***obligatoriskt*** för att också få delta i ansvarsförsäkringen!

STYRELSEN INFORMERAR forts

JHRF säkerhetsseminarium äger rum 2016-11-12—13 på Hotell Stinsen, Stortorget 3, Hallsberg. Programmet börjar med möjlighet till fika från kl 10:30 varpå seminariet startar kl 11. För tider i övrigt, se nyligen utsänd kallelse. Deltagandet kostar 800,- och inkluderar mat, möteslokal och boende. Anmälan senast 2016-11-04 till anders.svensson@jhrf.se – detta vill vi ha med i anmälan:

- deltagare (samtligas namn och förening samt gärna mejladress),
- eventuella önskemål om rumskamrat
- eventuella tillval, allergier eller specialkost
- deltagande endast delar av arrangemangen
- i så fall ungefärlig ankomst och avgång

För att underlätta er planering är det tänkt att detta seminarium alltid ska äga rum två veckor innan Hjulmarknaden, så reservera redan nu datumen 2017-11-11—12!

*Anders Svensson, Sekreterare
(Nyhetsbrev 2016-10-09)*

Höstmöte 2016

Detta ägde rum i SMOKs klubblokal i Falköpings lokstall 2016-10-15—16. Mötet inleddes med att Anders Svensson informerade om årets Tågsommar och lite om funderingarna på nästa års. Sedan informerade han om Tågsläpp – detta blir nästa gång 2017-04-23. Anders Johansson informerade om årets Almedalsdeltagande där det bl a varit lyckade möten med Transportstyrelsens GD och kulturministern. Det var flera seminarier och särskilt det första, som behandlade statens ansvar för det rörliga kulturarvet, var såväl välbesökt som lyckat. ThN håller på med såväl inspel till arbetet med kulturarvspropositionen som underlag till riksdagsmotioner – de senare har använts. Kolanvändning var uppe en sammanställning hade visat att museitågen står för 0,015 % av denna.

Angående FEDECRAIL informerades om att Jonas Svartlok t v ersätter Sten Erson-Wester i FEDECRAIL-styrelsen. Jonas Svartlok är också ny sekreterare i HOG-gruppen, som bl a håller på med fjärde järnvägs-paketet, ERTMS och lokförarlicens. Det planeras europeiskt ungdomsläger i Sverige 2018 och intresserade arrangerar uppmanades att höra av sig till JHRF.

Dagarnas viktiga pass ägde rum mot slutet på söndagens möte och handlade om att Anders Jaspersson från Söderberg & Partners informerade om denne nye försäkringsmäklare och nyheter som planeras i försäkringarna. Den viktigaste nyheten är att samarbete planeras med Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO) om ansvarsförsäkringen där skador upp till 10 MSEK hanteras som förut via försäkring i Folksam och skador därutöver hanteras genom BTOs försäkringsgivare. Det kommer att finnas möjlighet att teckna sig för högre ansvarsförsäkringsbelopp än 300 MSEK. Lösningen ska vara färdig i slutet av oktober. Man ska i kaskoförsäkringen kunna försäkra sig för ”största skada” i st f

att försäkra varje fordon för sig. Det nya avtalet ska gälla från 2017-01-01.

Vår- och årsmöte ska äga rum i Nora 2017-03-04—05 (delvis) tillsammans med MRO och höstmötet kan bli i Västervik, också med MRO, där det ska bli seminarier om bygg-, plan- och miljölagstiftning. Det fanns funderingar om olika seminarier och det informerades om säkerhetsseminariet i Hallsberg 2016-11-12—13.

JHRF fyller 40 år 2017 och jubileumsaktiviteter diskuterades, förslagsvis på hösten – aktiviteter i och/eller till Kalmar diskuterades, eftersom det är där förbundet bildades. SKÅJ hade föreslagit ett gemensamt säkerhetsstyrningssystem och detta ska diskuteras på säkerhetsseminariet. SKÅJ hade också föreslagit gemensamma upphandlingar och även det skulle bli föremål för fortsatt diskussion. Ett nytt *Previa*-avtal är på gång och styrelsen ska återkomma om detta.

Det informerades om MROs aktiviteter, ArbetSams agerande var uppe och synpunkter på detta ska framföras. MBV informerade om branden i Karlshäll och SKÅJ om olyckan i Karlstad. Till sist diskuterades ERTMS-införandet.

*Anders Svensson, Sekreterare
(Nyhetsbrev 2016-10-18)*

FRÅN BTO

Transportstyrelsens höjda avgifter

Den 24 oktober 2016 publicerades Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter för 2017 i en trafikslagsövergripande föreskrift. Såväl Branschföreningen och många medlemsföretag har i remissvar riktat kraftig kritik mot höjningarna som uppgår till mellan 30 och 100 procent. Transportstyrelsen har nästan inte tagit någon hänsyn alls till branschens invändningar som bland annat riktat in sig på storleken på avgiftshöjningarna, de välkända ekonomiska utmaningarna för godstrafiken på järnväg, de bristfälliga konsekvensbeskrivningarna och avsaknaden av hänsyn till nära förestående förändringar på grund av EU-regleringar.

I anledning av bristen på dialog med branschen och för att få en förklaring till förfaringsättet hade kansliet den 31 oktober ett möte med Transportstyrelsen i Borlänge. Transportstyrelsens motivering till höjningarna är kostnadstäckning och ”avbetalning” av ackumulerade underskott. Transportstyrelsen kommer vid en näringslivsträff i Stockholm den 10 november att utveckla avgiftssättningen för hela transportbranschen. Vi hade en konstruktiv dialog med Transportstyrelsen som bland annat ska göra en översyn över det generella avgiftstrycket för järnvägssektorn, tillsätta mer resurser framgent på samhällsekonomiska analyser samt att eftersträva en närmare dialog med branschen. Tågoperatörerna kommer aktivt att bevaka frågan om avgifternas utveckling och verka för en frysning eller minskning av desamma inför 2018. (*Nytt från Tågoperatörerna 8/16*)

FRÅN THN

Omrimliga exempel från det rörliga kulturarvet

Erkännande på högsta nivå, men lagar och föreskrifter hindrar eldsjälarna i det dagliga strävandet att bevara det rörliga kulturarvet.

Det rörliga kulturarvet speglar resandets historia och är därmed en av de viktigaste delarna i den demokratiska utvecklingen, ja, hela den moderna samhällsutvecklingen. Det finns exempel på hur det rörliga kulturarvet har erkänts som ett viktigt kulturarv. Ett särskilt glädjande sådant kommer från vägfordonsområdet. FN:s organ för vetenskap och kultur, UNESCO, har valt att under 2016 stå som beskyddare av *World Moting Heritage Year*, ett initiativ från världsorganisationen FIVA (där Motorhistoriska Riksförbundet är medlem). UNESCOs generaldirektör Irina Bokova, gratulerade FIVA till initiativet och menade att uppvisandet av ett "levande bevarande" av det rullande kulturarvet bidrar till att höja värdet på detta exceptionella industriella kulturarv. Hon förklarade också att firandet av det motorhistoriska året, genom olika aktiviteter, bidrar till mänsklighe- tens sociala, kulturella, vetenskapliga och teknologiska utveckling.

Så långt allt gott, men det finns flera exempel på hur svenska lagar och föreskrifter sätter käpparna i hjulet för tusentals privatpersoner, samt tusentalet föreningar, som ideellt arbetar för att bevara vårt rörliga kulturarv. För att belysa detta vill vi kort beröra några av de mest orimliga.

Området flyg

Den flyghistoriska verksamheten i Sverige utgörs nästan uteslutande av lätta privatägda flygplan. De historiska flygplanen betraktas nästan uteslutande som andra flygplan, detta såväl tekniskt, ekonomiskt, utbildningsmässigt som operativt. Ett historiskt flygplan används dock mycket lite. Det årliga flygtidsuttaget uppgår ofta endast till 10–20 timmar. Kostnaderna för att kunna flyga historiska flygplan blir därför totalt sett höga för varje användningstimme. Detta trots att ett historiskt flygplan i mycket liten utsträckning belastar flygets infrastruktur.

Miljöförvaltningen i Stockholm har satt krav på "modern" bullermätning på flygplan som ska trafikera Bromma. Flygplatsförvaltningen har krävt att den populära DC-3an *Daisy* från 1940-talet ska uppfylla detta krav trots att historiska luftfartyg är undantagna från bullerkraven enligt de internationella ICAO-reglerna. Dessutom fanns inte den åberopade mätmetoden i sinnevärlden på 1940-talet. Den svenska luftfartsmyndigheten har inte heller satt något krav på ny mätning enligt dagens norm. Agerandet från Swedavia/Bromma flygplatsförvaltning, som medför att *Daisy* inte kan landa på Bromma, är därför uppenbart orimligt då det saknar rättslig grund.

Området järnväg

Museiorganisationer inom järnvägsområdet likställs idag med kommersiella utbildningssamordnare när det gäller tillsyn av examinatore och utbildningsanordnare liksom för ansökan om prövning av utbildningsplan samt tillstånd att vara examinator och utbildningsanordnare. Motiveringen lär vara att museiorganisationerna skulle kunna konkurrera med den kommersiella utbildningsmarknaden. Särskilda villkor borde kunna införas så att museiorganisationernas tillstånd begränsas till detta område, vilket skulle förenkla samt minska kostnaderna för museiorganisationerna.

Området fritidsbåtar

Antalet äldre fritidsbåtar i Sverige uppgår till strax under 100 000 som är byggda före 1970. Då dessa historiskt berörts av få andra regler än sjörättens, har problemen hittills huvudsakligen handlat om tillgång till kunsknad vad gäller det praktiska bevarandearbetet. De problem det äldre båtbeståndet numera ställs inför är huvudsakligen krav till följd av nyare teknik och ett större antal båtar, som medför skärpta miljö- och säkerhetskrav.

Ett exempel är septiktanktömningsförbudet för fritidsbåtar i Östersjön, där undantag för äldre fritidsbåtar be- gärdes av regeringen. Resultatet blev ett undantagskriterium med K-märkning av fritidsbåtar, vilket visade sig fullständigt irrelevant då antalet K-märkta båtar uppgår till ca 120 st. K-märkningen som kvalifikationskriterium är alltså kontraproduktiv ur ett bevarandeperspektiv som bygger på att kulturarvsföremålen ska brukas.

Ett annat, liknande exempel, som dock berör passagerarförande fartyg, är EU:s läckstabilitetsdirektiv, där Transportstyrelsen inte medgav några undantag för äldre fartyg i sitt tillämpningsdirektiv, trots att EU-direktivet öppnade för detta.

Konsekvensen är att det flytande kulturarvets kulturarvsvärde fördärras, förvanskas eller försvinner, eller att dess användbarhet minskar, utan några väsentliga vinster för miljö eller säkerhet.

Området vägfordon

Riksarkivets föreskrifter om gallring hos Transportstyrelsen leder till att historiskt värdefulla originalhandlingar med tiden kommer att destrueras, exempelvis en registreringshandling från 1917 som måste skickas in i samband med en ursprungskontroll. Rimligen borde reglerna kunna ändras så att en vidimerad kopia kan sändas till Transportstyrelsen istället.

FRÅN THN forts

Slutsats

Trots allt fler och tydligare erkännanden av det rörliga kulturarvets värde ur ett kulturarvsperspektiv måste något göras för att bevarandet ska fungera i praktiken utan tidsödande och kostsamma hinder. Ett lagstadgat skydd för det rörliga kulturarvet, i form av en Kulturarvsbalk, skulle kunna fungera som en vägledning för myndigheter som utformar regler för transportmedel. Vi presenterade våra idéer och önskemål kring detta närmare i Transporthistoriskt nätverks *Framställan om dialog rörande kulturarvspropositionen*, skickad 2016-06-02 (se Spårburen 5/16; red anm), till Kulturminister Alice Bah Kuhnke. (*ThN skrivelse 2016-09-05*)

Underlag till riksdagsmotioner

Stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv – bärare av resandets historia

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen att i samverkan med civilsamhället utreda en stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet, d v s äldre transportmedel till lands, sjöss och i luften.

Motivering

Civilsamhället, där inemot tvåhundra tusen personer och drygt 1 000 föreningar på ideell folkrörelsebasis förvaltar vårt rörliga kulturarv, möts inte sällan av krav från samhället som inte enbart är försvårande utan också direkt hindrande. Hindren utgörs av statliga och kommunala föreskrifter, förordningar, lagar och avgifter samt deras tillämpningar.

En stärkt bevaranderätt ska i första hand innebära ett skydd mot att stat och kommun avsiktligt eller oavsiktligt försvårar bevarandet, brukandet och utvecklingen av det rörliga kulturarvet som bärare av resandets historia.

Dagens krav på god säkerhet och miljö finner inte sin motsvarighet till stöd för bevarandet av det rörliga kulturarvet. Behov finns av en reglering som av bevarandeskäl ålägger myndigheter att i sitt utövande säkerställa att detta kulturarv inte skadas. En sådan reglering ska syfta till att säkerställa det samlade rörliga kulturarvet och därmed inte enbart ge enstaka föremål en viss status. Att hänvisa till Trafikverkets kulturhistoriska ansvar är ingen lösning – Trafikverkets museer, som detta ansvar handlar om, kan bara bevara en bråkdel av det rörliga kulturarvet. Tvärtom tar Trafikverket ofta hjälp av civilsamhällets många föreningar och enskilda, särskilt när det gäller levandegörande av det rörliga kulturarvet.

Regler, avgifter och tillämpning ska inte medföra att det ställs krav som avsiktligt eller oavsiktligt försvårar eller omöjliggör arbetet för ett rörligt kulturarv som är till glädje för dagens och kommande generationer.

På senare år har behovet av stärkt bevaranderätt synliggjorts genom myndighetskrav som förstört kulturhistoriska värden. Exempel från vägtrafikområdet rör historiska dokument som destrueras när äldre registreringshandlingar i original gallras.

Utvecklingen av det rörliga kulturarvet är en förutsättning för vår kultur och historia och ska därför beaktas på samma självklara sätt som vi idag värnar miljö och säkerhet inom transportområdet. Det är också en verksamhet som skapar jobb och företagande runt om i vårt land, inte minst inom besöksnäringen för arbetslivsmuseerna, där det transporthistoriska området ingår. Detta genererar drygt 10 miljoner besökare per år. Det är därför inte rimligt att bevarandet av kulturarvet, som oftast bedrivs ideellt och som är en viktig del av Sveriges historia, riskerar att försvinna med anledning av höga myndighetsavgifter eller regler som tagits fram för moderna transportlösningar.

Det är hög tid att myndigheternas ansvar därför regleras så att bevarandet av kulturarvet ges rimliga förutsättningar och att enskilda liksom förenings- och museiverksamhetens ideella engagemang tillvaratas. (*ThN motionsunderlag 2016-09-09*)

Red anm: Detta fick också genomslag, se nedan – några av motionärerna inspirerades tydligt av detta, någon använde texten nästan rakt av.

Ur budgetpropositionen

I denna fanns några intressanta avsnitt som red hittat:

Arbetslivsmuseer och andra ideella aktörer inom kulturarvsområdet

Regeringen beräknar att bidraget till kulturmiljövård tillförs 3 miljoner kronor årligen 2017–2020 i syfte att skapa ett nytt bidrag till det civila samhällets aktörer inom kulturarvsområdet. Det nuvarande stödet till arbetslivsmuseer utvecklas och förstärks så att det bidrag som Riksantikvarieämbetet fördelar till arbetslivsmuseer också ska kunna användas till att omfatta annat ideellt kulturarvsarbete, t.ex. inom hembygdsrörelsen.

Det är av stor betydelse att de statliga insatserna inom kulturarvsområdet når ut till så många som möjligt och görs tillgängliga oavsett bakgrund och på platser runt om i landet. Detta kan bli möjliggjort genom en förstärkt struktur för det civila samhällets aktörer på området. (sid 32)

Bidrag till det civila samhället en förutsättning

De ideella krafterna bidrar till människors möjligheter att uppleva, förstå och ta ansvar för kulturmiljön och till att främja mångfalden av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas. Under 2015 betalades 6

FRÅN THN forts

miljoner kronor ut till arbetslivsmuseer inom ramen för anslag 7:2 Bidrag till kulturmiljövård och från anslag 7:1 Riksantikvarieämbetet beviljades ytterligare 4,5 miljoner kronor till 20 ideella organisationer som verkar inom kulturmiljöområdet. Riksantikvarieämbetet konstaterar att ansökta medel kraftigt överstiger tillgängliga medel. (sid 112)

11.4.2 Resultat

Museiutredningen 2014/15 överlämnade sitt betänkande *Ny museipolitik* (SOU 2015:89) i oktober 2015. I betänkandet föreslås bl.a. att en ny museilag införs för att stärka museerna som fria kunskapsinstitutioner i samhället som utan inskränkningar från den politiska beslutsnivån ska förmedla ett reflekterande förhållningssätt till historien och omvärlden. Betänkandet har remitterats. Regeringen avser att ta ställning till Museiutredningens förslag i den kulturavspolitiska proposition som aviserats. (sid 118) (*Prop 2016/17:1, utgiftsområde 17 kultur, medier, trossamfund och fritid*)

ThN-möte 11

Plats: Arbetets museum, Laxholmen, Norrköping

Tid: 2016-10-28 kl 11 – 16

Närvarande:

Kerstin Bergström (KB), ersättare SSF, Peter Edqvist (PE), ordförande MHRF, Lovisa A Grentzelius (LG), verksamhetsutvecklare ArbetSam, Stieg Ingvarsson (SI), ordförande SFF, Anders Lind (AL), ordförande ArbetSam, 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.

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

Anteckningar:

Föregående protokoll

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

Fastställande av dagordning

Beslut: Att lägga till två övriga frågor från RP och AS. Att godkänna dagordning efter tillägg av övriga frågor.

Rapport: ThNs presentation på Kulturdepartementet – RP, Malin Erfeldt, HT

Möte ägde rum 2016-09-09 på Kulturdepartementet. Deltog från ThN: Rutger Palmstierna, BHRF. Malin

Erfeldt, MHRF. Helena Törnqvist, Arbetets museum. Från kulturdepartementet: Fredrik Linder (FL), departementsråd och Elin Loord, praktikant kulturdepartementet.

Det var ett bra möte. FL pratade i början av mötet i samma termer som i tidigare. ThN berättade hur man tänkt kring stärkt bevaranderätt. Gruppen uppfattade att FL förstod och såg möjligheter men att FL såg svårigheter med avgränsningen. RP föreslog att man kunde använda följande beskrivning angående avgränsning; rörliga föremål till rörliga ändamål. ThN-delegationen kände sig euforiska efter mötet, det gjorde inte delegationen efter mötet 2015.

FL kunde inte yppa något kring kommande kulturavspolitiska proposition men att vi kommer att känna oss nöjda med kommande kulturavspolitiska proposition som väntas bli officiell i början av 2017, och inte i slutet av 2016 som det var sagt från början.

Mycket kritik från olika politiker kring förfarandet av arbetet med kulturavspolitiska propositionen, att de inte blir insläppta och får insyn i arbetet. Förslag att ThN ska försöka påverka nu innan kulturavspolitiska propositionen läggs fram.

Konstatera att ThN inte kan komma in i arbetet.

- Förslag att vi använder oss av en annan väg, via opinion eller upprop.
- Förslag att föra ut de här frågorna i våra medlemsorganisationer.
- Förslag att nätverket kan lyfta fram; värna om resandets historia (Gunnar Carlsson från VHS har skickat med PE förslaget). AL föreslår att väcka frågan om att Arbetets museum skulle ha en utställning om resandets historia. Då får man med urbaniseringen med mera.

Beslut: Att avvakta och se vad som händer. Att lämna öppet att respektive organisation agerar.

Motioner hösten 2016

2016/17:73 Skydda det rörliga kulturarvet medan det fortfarande är rörligt av Niclas Malmberg (MP)

2016/17:133 Bevarandet av det rörliga kulturarvet av Jan Ericson (M)

2016/17:309 Motorsport och motorhobby av Josef Fransson (SD)

2016/17:607 Bevaranderätt för rörligt kulturarv av Bengt Eliasson (L)

2016/17:1602 Motorarrangemang av Isak From och Maria Strömkvist (båda S)

2016/17:1853 Våra kulturhistoriska fordon av Sten Bergheden och Lars-Arne Staxäng (båda M)

2016/17:1438 Den svenska motorhobbyn och det rullande kulturarvet av Johan Hedin (C)

2016/17:3160 Stärkt bevaranderätt för rörligt kulturarv av Penilla Gunther (KD)

Önskvärt att få regeringen att inkludera det rörliga kulturarvet i Unescos konvention.

FRÅN THN forts

Hur arbetar ThN vidare med motionsarbetet?

Förslag att göra samma sak som vi gjorde förra året; att föra fram att trafik- och kulturutskottet inte gör på samma sätt som förra året.

- Förslag att säkerställa att det händer någonting.
- Förslag att ordna en träff med motionärer och/eller utskottskanslier.
- Förslag att uppvakta Samordnings- och energiminister Ibrahim Baylan.
- Förslag att ha ett frukostmöte på *Skonaren Vega* en onsdagsmorgon före jul 2016.
- Förslag att ha mötet i anslutning till att motionerna ska behandlas.
- Förslag att skicka fråga till trafik- och kulturutskottet om var de här motionerna kommer att hamna.
- Förslag att skriva till alla motionärer om vad som händer i våras. Ställa frågan om vad de kan göra för att det inte ska hända igen. Att skriva att vi varit i kontakt med några.
- Förslag att ställa frågan till både motionärerna och riksdagskanslierna.
- Förslag att prata med Per Lodenius och testa idén om frukostmöte, brev till motionärer, riksdagskanslier. Fråga Per om hur vi ska gå tillväga.
- Förslag att vi kontaktar Betty Malmberg.

Vem kan påverka motionerna? Riksdagskanslierna. Motionärerna kan inte påverka.

Beslut: Att PE skickar ett mejl till Per Lodenius och berättar om vårt möte idag samt ställer frågorna vad vi kan göra, vad de kan göra och vart motionerna behandlas.

Att PE och HT skriver under. Att få iväg brevet till Per Lodenius senast vecka 46.

Att vi mejlledes går vidare utifrån vad Per Lodenius svarar.

Förslag att försöka få till ett möte första veckan i december, vecka 49, helst onsdag 7 december.

Att föreslå 6, 7 eller 8 december och se vilket datum flest kan. Politikerna ska svara om de kan komma – att ha möte beroende på vad Per Lodenius svarar på mejlet.

Höstens möten med Transportstyrelsen (TS), vilka och hur blev resultatet

Deltog på mötet: Magnus Axelsson och Magnus Vik från Transportstyrelsen. Deltog från flygsidan: SFF, KSAK och Veteranflygsektionen EAA Sverige.

Syfte med möte; ta fram grunder för att få till avgiftslättnader för flyg, hitta kriterier för k-märkning.

Alla tre flygorganisationerna på mötet önskar se att alla flygplan före och fram till 1960 som varit aktiva i Sverige under varaktig tid ska k-märkas och att de klas-

sificeras utifrån ålder. TS vill klassificera utifrån speciella händelser och personer. Flygorganisationerna på mötet ville ha ett system liknande fordonssidan medan TS mer ville se till individen. Vem kan klassificera flygplanen? Flygorganisationerna har föreslagit att bilda en grupp bestående av olika organisationer. Nytt mötesdatum är inte bestämt. SFF tycker att det var en bra start. Transportstyrelsen ska återkomma.

Vårens möte med Transportstyrelsen, vilken fråga och med vem

Förslag att träffa Maria Ågren, generaldirektören för Transportstyrelsen. Att frågeställningen ska knyta an till kulturarvspropositionen.

Beslut: Att HT bjuder in Maria Ågren, generaldirektören för Transportstyrelsen, omgående, till ThNs vårmöte 2017. Att RP kontaktar assistenten till kulturministern och sedan Fredrik Linder.

Policy kring anmälan och medverkan i Almedalen inom ThN

Almedalsgruppen föreslår att ha bindande anmälan och en policy kring anmälan inom ThN angående deltagande i Almedalen.

Förslag på policy:

Alla som ingår i ThN får betala en avgift, förslagsvis 500 kr/org., för att bidra till ThNs medverkan i Almedalen.

Att man vid utvärderingsmötet i (vanligtvis i augusti/september) ska lämna besked om medverkan nästkommande år. Att anmälan om medverkan innebär en kostnad av 1 000 kr. Alltså:

- Ingår i ThN men ska inte vara med i Almedalen – 500 kr, ej återbetalningsbar
- Ingår i ThN och planerar att medverka i Almedalen – 500 kr + 1 000 kr, ej återbetalningsbar
- Ingår i ThN och medverkar i Almedalen – 500 kr + 1 000 kr + övriga kostnader

Beslut: Att anta föreslagen policy enligt ovan.

Kultursamverkansmodellen – AS

Många politiker i Almedalen pratade om Kultursamverkansmodellen. Idag finns Kultursamverkansmodellen på regional nivå. Hur skulle vi kunna samverka i det?

ThN är en sammanslagning av nationella organisationer så frågan är om vi har möjlighet att arbeta med den.

Beslut: Att inte agera idag, men att bevaka frågan

Medlemsantalet i föreningarna: årligen när och hur

Förslag att lämna in medlemsuppgifter vid årsskiftet.

Beslut: Att lämna in medlemsuppgifter avseende läget vid årsskiftet. Att skicka uppgifterna strax efter årsskif-

FRÅN THN forts

tet till HT, e-post:
helena.tornqvist@arbetetsmuseum.se

Aktuellt i respektive förening

ArbetSam: tre arbetsområden i fokus idag: 1, arbete med budgetpropositionens påverkan för arbetslivsmuseer; att få tillbaka Kunskapscentrum för arbetslivsmuseer samt styra tillbaka projektbidraget från RAÅ till att även i fortsättningen endast gälla arbetslivsmuseer. 2, sammanställa Museiguide 2017. 3, färdigställa program Museidagar i Falun 2017-04-21—22.

BHRF: arbetar med tre frågor; båthall, båtmässan & allt för sjön, samordna kappsegling och veteransidan.

JHRF och **MRO:** haft höstmöten. Ny försäkringsmäklare vilket medfört nytt fokus på säkerhetsarbete. Nästa kurs för JHRF nu i mitten av november.

MHRF: har lagt ut Flygande skäggets (Gösta Fraenckel) alla stumfilmer på MHRFs Youtubekanal. 11, 5 timme film. 2. Har haft förbundsstämma nyligen.

SFF: arbetar med civilt luftfartsmuseum. *Caravelle* finns på Arlanda samlingarna. Swedavia har satsat 2 MSEK för att bygga en ramp för att kunna flytta planet inom området. Medlemsökning. Får mycket donerat (böcker med mera) genom medlemmar som går bort.

SSF: *Skonaren Vega* vann Tall Ship Race.

SÅF: inne i slutskedet i projektet PNF. Ett nytt projekt är på gång; RUBB. SÅF ska anordna en säkerhetskurs. De har gjort en pannutredning som de nu ska slutfölja.

VHS: inte med på mötet.

EAA: arbetar på med Transportstyrelsen kring regelsystem och avgifter.

Övriga frågor

1. AL meddelar att han pratat med Niklas Cserhalmi och föreslagit en utställning om resandet historia. Niklas tyckte att det lät som en intressant idé. ThN poängterar att det bör handla om resor, transport och gods.

2. EU-samarbete. Flera av organisationerna inom ThN är med i en europeisk organisation. Förslag att ThNs medlemmar försöker påverka sin europeiska (och internationella) organisationer att börja samarbeta i ett europeiskt transporthistoriskt nätverk.

3. RP tycker att alla organisationer inom ThN bör bjuda in kulturministern till olika evenemang.

Nästa möte

Fastslås när Maria Ågren har svarat på mötesförfrågan.

Avsluta möte

Ordförande tackar och avslutar möte.

Kulturarvspropositionen

har sänts på lagrådsremiss och ur denna kan några särskilt intressanta avsnitt noteras:

6.3 Nytt bidrag till ideellt kulturarvsarbete

Regeringens bedömning: Det nuvarande bidraget till arbetslivsmuseer bör omvandlas till ett bredare bidrag som omfattar såväl arbetslivsmuseer som annat ideellt kulturarvsarbete.

Skälen för regeringens bedömning: Förutsättningarna för den ideella sektorn behöver stärkas för att dess aktörer fullt ut ska kunna ta plats i kulturarvsarbetet. Det är viktigt för att främja en breddning av det offentliga samtalet och förutsättningarna för medskapande. Det är därför regeringens bedömning att det bidrag som i dag fördelas till arbetslivsmuseerna bör vidareutvecklas och byggas ut för att kunna utgöra ett stöd till större delar av det ideella kulturarvsarbetet. Bidraget ska kunna främja så väl arbetslivsmuseer och hembygds- och museer som andra insatser och verksamheter inom det ideella kulturarvsarbetet. Utrymme bör ges att främja områden som hittills inte uppmärksamats i lika hög utsträckning, som det immateriella kulturarvet. Även det samiska folkets och de nationella minoriteternas organisationer bör kunna söka det utökade bidraget mot bakgrund av det allmännas särskilda ansvar att främja det samiska folkets och de nationella minoriteternas kulturer och kulturarv.

Inom ramen för anslag 7:2 *Bidrag till kulturmiljövård* avsätts i dag medel till arbetslivsmuseer. Summan uppgick 2016 till 8 miljoner kronor. Avsikten med den förändring som nu aviseras är inte att mindre medel ska fördelas till arbetslivsmuseerna. Regeringen har i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg. omr. 17) föreslagit en förstärkning av det aktuella anslaget med 3 miljoner kronor årligen 2017–2020 för detta ändamål. Ytterligare medel kan därutöver komma att tillföras ändamålet inom ramen för anslaget.

Regeringen bedömer att ett breddat bidrag innebär att det civila samhället i högre grad får förutsättningar att utveckla sin verksamhet och sin självständighet. Inte minst kan dessa organisationer också få förutsättningar att öka sin kapacitet att organisera andra människors engagemang och skapa delaktighet i kulturarvsarbetet. Detta kan i sin tur bidra till att uppfylla regeringens prioriteringar för kulturarvsområdet (se avsnitt 5), de kulturpolitiska målen och de nationella kulturmiljömålen. I och med att bidraget breddas kommer fler civilsamhällesorganisationer än i dag att ges förutsättningar att medverka i bevarande och utveckling av kulturarvet.

FRÅN THN forts

8.5 Transporthistoriska museer

Regeringens bedömning: Det bör övervägas hur de transport- historiska museer och samlingar som Trafikverket i dag ansvarar för ska förvaltas i framtiden.

Skälen för regeringens bedömning: Ansvaret för transporthistoriska museer och samlingar är i dag i hög utsträckning samlat hos Trafikverket. Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle är det enda egna museet som Trafikverket driver, men omfattande samlingar vårdas eller visas även på andra ställen i Sverige. Trafikverket förvaltar statens samlingar från civil luftfart i en hangar på Arlanda flygplats efter att ha övertagit ansvaret från Luftfartsverket. En stor del av Trafikverkets samlingar från smalspårig järnväg visas på Östergötlands järnvägsmuseum som är en del av friluftsmuseet Gamla Linköping. Delar av Trafikverkets järnvägssamlingar visas på Järnvägens Museum Ängelholm genom kommunens försorg. På andra museer och hos järnvägsmuseiföreningar finns fordon eller föremål som är långtidsutlånade. En del av dessa fordon används i veteranåtgångstrafik. Även Stiftelsen Tekniska museet, Statens försvarshistoriska museer, Statens maritima museer, hembygds museer och olika arbetslivsmuseer har samlingar och verksamhet kopplad till transportområdet.

Regeringen uppdrog 2012 åt Trafikverket att föreslå riktlinjer, finansiering och former för långsiktig förvaltning samt tillgängliggörande av kulturhistoriskt värdefulla samlingar inom transportområdet. Under genomförandet har Trafikverket samrått med Luftfartsverket, Riksantikvarieämbetet och Stiftelsen Tekniska museet. Myndigheten konstaterar i en rapport (N2012/00833/TE) att det transporthistoriska kulturarvets organisation är en följd av i vilket sammanhang verksamheten har tillkommit. I rapporten föreslås att de transporthistoriska museerna och samlingarna som då var Trafikverkets och Luftfartsverkets ansvar (senare enbart Trafikverkets ansvar) ska samlas och föras över till Kulturdepartementet för att drivas vidare. Tre alternativa organisationsformer föreslås: inrättandet av en ny myndighet, inordnande i Statens maritima museer eller förvaltning under avtal med Stiftelsen Tekniska museet.

Fördelarna med att ansvaret för det transporthistoriska kulturarvet läggs på en myndighet under Kulturdepartementet är flera. Dels kan de olika transporthistoriska museerna och samlingarna regleras och styras samlat, vilket ger stor möjlighet till synergier och god utvecklingspotential, dels finns det inom Kulturdepartementet kunskap och kompetens vad gäller styrning av museer. En sådan förändring ligger även i linje med regeringens ambition att renodla statliga myndigheters uppgifter. Trafikverket har som huvudsaklig uppgift att ansvara för långsiktig planering av transportsystemet samt drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Den sammantagna bilden är därmed att det bör övervägas hur de transporthistoriska museer och samlingar som Trafikverket i dag ansvarar för kan föras över till Spårburen 1/17

Kulturdepartementets ansvarsområde. En sådan ny verksamhetsstruktur bör få i uppgift att främja kunskapen om och intresset för den svenska transporthistorien och dess roll i samhällsutvecklingen. Den transporthistoriska museisektorn har sedan lång tid präglats av ideella krafter och ett starkt folkrörelseengagemang via civilsamhällets organisationer. Den nya verksamhetsstrukturen bör därför även ges ett särskilt ansvar för att samverka med det civila samhällets organisationer samt att verka för kunskapsuppbyggnad inom detta område.

14.4 Särskilt om statsstöd

Regeringens bedömning är att förslagen inte påverkar frågor om statligt stöd enligt Europeiska unionens statsstödsregler. Det utvidgade bidraget till ideellt kulturarvsarbete (se avsnitt 6.3) ska gå till verksamhet för att bevara kulturarvet som är tillgänglig för allmänheten *kostnadsfritt* och fyller ett socialt och kulturellt syfte som är av icke-ekonomisk art. Regeringen bedömer därför att det inte utgör statligt stöd i EU-rättslig mening. (*Propositionen Kulturarvspolitik sänd till lagrådsremiss 2016-12-08*)

Red kommentarer

Enligt punkt 6.3 ovan föreslås alltså ett utvidgat bidrag som ska omfatta hela civilsamhällets kulturarvsarbete, inte som nu "bara" arbetslivsmuseerna. Det förväntas då också bli ett högre belopp – men fler ska dela på det... Enligt vad ArbetSam erfarit blir det dock redan i år 16 MSEK i bidrag och det med de gamla reglerna!

Enligt vad red erfarit lutar det åt en ny myndighet för det som nu är Trafikverkets museer. Man ser positivt på detta och även att man får ett tydligt uppdrag att samverka med civilsamhället.

Notera "kravet" under avsnitt 14.4 på kostnadsfri (red kursivering ovan) tillgänglighet för att erhålla det utvidgade bidraget enligt avsnitt 6.3! Skulle alltså inte våra museer, museitåg, museifartyg m m få ta ut entréavgifter eller sälja biljetter för att få tillgång till detta bidrag?

I övrigt föreslår propositionen en museilag, därmed följande museiutredning, men däremot ingen ny museimyndighet utan i stället utvidgade uppgifter för RAÄ, tvärtemot museiutredningen (jfr Spårburen 2/16). Vad som däremot saknas är några förslag kring stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet – det omnämns överhuvudtaget inte (frånsett något om statligt ansvar i avsnitt 8.5)!

ThN har börjat agera på flera fronter kring bristen på uppmärksamhet för det rörliga kulturarvet – debattartikel och olika uppvaktningar och möten; vi får anledning att återkomma till detta.

FRÅN ARBETSAM

Fortsatt stöd till kunskapscentrum!

Idag fick vi det efterlängtrade beskedet – Regeringen bidrar med en miljon kronor för att Arbetets museum ska kunna fortsätta driva Kunskapscentrum för landets 1 500 arbetslivsmuseer.

Arbetets museum har under tre års tid drivit Kunskapscentrum med syftet att erbjuda kurser och andra stödjande insatser för att stärka landets ca 1 500 arbetslivsmuseer. Det var dåvarande Kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth som anslog medel för driften under 2014, 2015 och 2016, och nu har medel beviljats även för 2017.

Under hösten har Arbetets museum fått ta emot ett massivt stöd från samarbetspartners och enskilda museer i hela landet.

– Vi har under hösten fått in närmare 300 underskrifter från museer och andra organisationer som visat på det fortsatta behovet av Arbetets museum som en sammanhållande länk och motor i arbetet med att utveckla landets arbetslivsmuseer, berättar Helena Törnqvist, arbetslivsintendent på Arbetets museum.

Arbetet med att sätta kursprogram och andra aktiviteter för det kommande året kan nu ta fart på allvar.

– Vi tänker oss en fortsatt satsning på kurser, till exempel *Museiskolan* med inriktning på museiutveckling, och vi vill också lyssna till vilka specifika behov, åsikter och önskemål arbetslivsmuseerna själva har.

Vi är tacksamma för allt stöd som ges till arbetslivsmuseerna, som till största delen är ideella verksamheter och som bevarar en omfattande del av vårt industriarv. (*Arbetets museums hemsida 2017-01-21 via ArbetSam nyhetsbrev 2017-01-25*)

Bidrag till arbetslivsmuseer

Riksantikvarieämbetet kommer 2017, att utlysa 8 miljoner kronor att söka till projektbidrag för arbetslivsmuseer såsom 2016. Blanketter kommer att finnas på www.raa.se inom kort. Sista ansökningsdag i mitten av mars.

Resterande 8 miljoner, som i år finns avsatta av ramanlagets totalt 16 miljoner, utlyses senare och där inväntar Riksantikvarieämbetet ytterligare instruktioner från Kulturdepartementet.

Riksantikvarieämbetet har fördelat bidrag till arbetslivsmuseer sedan år 2001. ArbetSam och Arbetets museum har tillsammans arbetat intensivt för att utöka bidraget. Vintern 2016 kunde vi glädjas åt att man ökade bidraget från 6 miljoner kr till 8 miljoner kr.

I budgetförslaget som lades fram i september 2016 vill man utöka bidraget till 11 miljoner kronor 2017–2020

men öppnar samtidigt upp för att ”annat ideellt kultur-
arvsarbete t ex inom hembygdsrörelsen” har möjlighet att söka dessa pengar. Det innebär att de cirka 1 500 arbetslivsmuseerna som delar på dagens bidrag dessutom får konkurrens av alla hembygdsföreningar och annat ideellt kulturarvsarbete. Anslaget har därmed urholkats för arbetslivsmuseerna istället för stärkts.

För att kunna fördela bidrag till arbetslivsmuseer krävs stor kunskap om teknik inom flera olika områden. Oro finns för att den specialkunskap som krävs vad gäller arbetslivsmuseer riskerar att gå förlorad när bidraget nu även inkluderar så många fler inom kulturavsområdet. Det kommer att ställa stora krav på beredningsgruppen. För arbetslivsmuseerna innebär det en tuffare konkurrens om pengarna och det gäller att man vässar sina ansökningar. Arbetslivsmuseerna drivs oftast helt eller delvis ideellt. Resurserna är knappa på arbetslivsmuseerna och projektpengarna från RAÄ kan ibland vara avgörande.

ArbetSam och Arbetets museum har tillsammans i flera år, erbjudit Söka pengar kurser för arbetslivsmuseer. De känns nu än viktigare! Senare i höst presenterar vi datum och platser för vinterns Söka pengar kurser.

ArbetSam kommer att fortsätta arbetet för att förbättra villkoren för arbetslivsmuseerna.

RAÄ meddelade 2015 att man arbetar med att förbättra uppföljning och återkoppling av ansökningarna. Vi hoppas att det arbetet fullföljs i och med nästa års ansökningsperiod. Det är oerhört betydelsefullt att få en förklaring varför man motiverats bidrag respektive fått avslag på sin projektansökan.

Boverket ger bidrag till kulturlokaler som ägs och drivs av någon annan än staten. Exempelvis museer, teater- och konsertlokaler, konsthallar och liknande. Läs mer här på Boverkets hemsida: www.boverket.se/sv/bidrag-garantier/skolor-och-lokaler/kulturlokaler---icke-statliga/ (*ArbetSam hemsida via ArbetSam nyhetsbrev 2017-01-25*)

Fartygsstöd

Att bevara och bruka äldre fartyg är en komplex och kostsam uppgift. Sjöhistoriska fördelar ett ekonomiskt bidrag till historiskt värdefulla fartyg. Totalt delas en miljon kronor ut varje år, fördelat på en rad olika fartyg.

Stödet ska stimulera till insatser som gör att fartygen bevaras med en kulturhistorisk inriktning. Bidraget utgör normalt bara en mindre del av den totala kostnaden.

Bidrag kan sökas av ägare till fartyg som blivit k-märkta av Sjöhistoriska museet eller fartyg som står inför möjligheten att kunna k-märkas. Ansökningsperioden är 15 januari-15 mars. (*Sjöhistoriska museets hemsida via ArbetSam nyhetsbrev 2017-01-25*)

FRÅN ARBETSAM forts

Söka-pengar- och andra kurser 2017!

Pengar – en viktig del av kulturarvsbevarandet. Har ni en idé ni vill förverkliga? Något som behöver lagas? En räkning som ska betalas? Vi har utvecklat vår söka pengar-kurs så att den nu är mer omfattande med inriktning på allt från vilka driftsformer som finns och hur de fungerar, till för- säkringar, betalningstekniker och hur man på både gamla och nya sätt kan få tag på- och tjäna pengar. Du är välkommen att ta med egna projektidéer som vi kan diskutera under dagen. Kursen är kostnadsfri. Boende, resor och måltider bekostas av deltagaren.

22-23 februari – Munksjö museum, Jönköping
1-2 mars – Sveriges Järnvägmuseum, Gävle

Museiskola för arbetslivsmuseer

Kursen tar upp museipedagogik, marknadsföring, föremålsvård, hur man bygger kostnadseffektiva utställningar och hur man bemöter besökare. Och så framtiden – vad händer imorgon?

22-23 mars – Oskarshamns sjöfartsmuseum
6-7 april – Medicinhistoriska museet, Göteborg

Frågor och funderingar?

Kontakta ArbetSams kansli: 011-23 17 30 eller info@arbetsam.com (Mejl från ArbetSam 2016-12-19 och 2016-12-20)

Museidagar 2017

ArbetSam genomför varje år museidagar för sina medlemmar i anslutning till årsmötet. De pågår i två dagar och är ett tillfälle att träffa andra medlemmar och besöka arbetslivsmuseer. Dagarna bjuder även på föreläsningar och god mat.

Datum: 21-22 april 2017
Ort: Falun med omnejd
Värdmuseum: Falu Gruva

Invigning av Olof Lavesson, ordförande kulturutskottet.

Tema: Berättelsens kraft

På arbetslivsmuseerna berättar man om människor, deras liv och deras drömmar och om arbetets vardag men också om maskiner och teknik. Drivkraften står att finna i eget engagemang, viljan att berätta och insikten att detta är viktigt att föra vidare. Det finns en stor trygghet och trovärdighet i arbetslivsmuseernas förmedling eftersom den sker på den plats historien utspelat sig och förmedlas av människor som varit med och kan berätta. På museidagarna får vi höra hur Falu Gruva använder den unika berättelsen i utställningar och i sitt pedagogiska arbete.

Medlemsmuseer vi besöker:

- Falu Gruva
- CTH-Fabriksmuseum
- Sågmyra Tidstrandsutställning
- Clas Ohlson museet
- Medicinhistoriska museet

Övriga medlemsmuseer i Falun som vi får ta del av är:

- Museiföreningen Gefle–Dala Jernväg
- Dalregementets museer

Länk till program och praktisk information:

www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2016/11/Program-Museidagar-2017_webb.pdf
(Via ArbetSam nyhetsbrev 2016-11-25)

Vi finns för er!

Vi har till uppgift att stödja, synliggöra och lyfta fram er arbetslivsmuseer. För att göra det behöver få reda på vad ni har för specifika behov och åsikter hos just er.

Vi tar också gärna del av lyckade arbeten och projekt för att inspirera andra. Kanske ni har arbetat med ungdomsverksamhet, crowdfunding, integration eller har tips om nätverk?

Arbetets museum har i uppdrag att stödja arbetslivsmuseerna i landet, idag cirka 1 500 st. Av dessa är drygt 500 medlemmar i Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam), Sveriges största museiförening. ArbetSam är dessa museers gemensamma röst. Gemensamt samarbetar vi för att stärka arbetslivsmuseerna bland annat med att hjälpa till med att förmedla kontakter inom ett specifikt ämne. Det kan även vara att ge upplysningar om var man kan söka pengar för projekt. Vi kan sammanföra likasinnade för att utbyta erfarenheter eller skapa nya nätverk. Vår roll kan även vara att fungera som bollplank för idéer om att utveckla sin museiverksamhet.

Att synliggöra arbetslivsmuseerna är en del av Arbetets museums och ArbetSams gemensamma arbete. Vi har regelbundna kontakter med beslutsfattare i olika sammanhang såsom att medverka under Almedalsveckan. Vi träffar Riksantikvarieämbetet, Kulturrådet och Kulturdepartementet samt besvarar remisser. Allt för att stärka arbetslivsmuseerna och sprida kännedom om industrisamhällets kulturarv.

Arbetets museum har skapat databasen arbetslivsmuseer.se. Där finns alla arbetslivsmuseer utplacerade på Sverigekartan. Därutöver kan man få information om varje museum samt komma vidare till museets hemsida. ArbetSam ger tillsammans med Arbetets museum ut en årligen uppdaterad Museiguide som medlemmar i ArbetSam har möjlighet att medverka i. Över 400 arbetslivsmuseer medverkade 2016. Den trycks i 40 000 exemplar och finns nu även som app till smarta telefoner. Vid Arbetets museum i Norrköping finns möjligheten för arbetslivsmuseer att visa upp sin

FRÅN ARBETSAM forts

verksamhet i en utomhusmässa varje år, i samband med Kulturnatten, då många människor vistas i området.

Tradering av kunskap och fortbildning är ytterligare en viktig uppgift som Arbetets museum och ArbetSam arbetar med, med tonvikt på att skapa specifikt riktade kurser till arbetslivsmuseer så nära museerna som möjligt, utifrån arbetslivsmuseernas egna förutsättningar och behov.

För att få veta vad just ert arbetslivsmuseum har för specifika behov, åsikter och tankar är vi i beroende av er hjälp.

Kontakta gärna oss!

Arbetets museum:
Helena Törnqvist, arbetslivsintendent
011-23 17 26
helena.tornqvist@arbetetsmuseum.se
www.arbetetsmuseum.se

ArbetSam:
Lovisa A. Grentzelius, verksamhetsutvecklare
011-23 17 30
info@arbetsam.com
www.arbetsam.com
(Via ArbetSam nyhetsbrev 2016-11-25)

Svenska Skoindustrimuseet – Årets Arbetslivsmuseum 2017

Museet får utmärkelsen bland annat för att de har skapat en plats som på ett pedagogiskt och levande sätt visar skoindustrins historia, för att de ser till att en ny generation både blir delaktig i och får förståelse för skotillverkningens historia. Och inte minst för att man har tagit ansvar för ortens industrihistoria.

– Fantastiskt roligt med tanke på allt slit vi lagt ner på museet, säger Lilian Edström, museichef på Svenska Skoindustrimuseet i Kumla, om att tilldelas utmärkelsen.

Prisutdelning sker hos Svenska Skoindustrimuseet 1 december kl 14.00.

Motiveringen i sin helhet: Maskiner i drift, doften av läder och lim, med oundgängliga vardagsföremål i fokus. Svenska Skoindustrimuseet är en plats som på ett pedagogiskt och levande sätt visar skoindustrins historia. Museet ser till att en ny generation blir delaktig i och får förståelse för skotillverkningens historia. Inte minst kan besökaren köpa skor som tillverkats i museet. Ett ideellt engagemang ligger som grund för dagens stiftelse som har tagit ansvar för ortens industrihistoria.

Om Svenska Skoindustrimuseet i Kumla: Skotillverkning och skoindustrin har haft en stor betydelse i Kumlas utveckling. Under årens lopp har det funnits över 130 olika skotillverkare i kommunen. När skoin-

dustrinedläggningarna var stora började man i Kumla diskutera att bevara minnet av denna epok som haft sådan stor betydelse för kommunen. 1983 bildas en arbetsgrupp för att undersöka möjligheterna att starta ett skoinstrimuseum. 1986 öppnades Svenska Skoindustrimuseet i Kumla.

En av museets uppgifter är att samla och bevara det som rör svensk skoindustri. Föremålssamlingen omfattar drygt 7 000 poster med bl a hundratals svensktillverkade skor, verktyg och maskiner för skotillverkning. Bildarkivet rymmer c:a 5 000 bilder på skofabriker. Museets bibliotek har böcker och tidskrifter som rör skoindustrin, arbetsförhållanden, skomode och tillverkningsprocessen.

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

Pris: ära, emaljskylt och 25 000 kr
(Via ArbetSam nyhetsbrev 2016-10-26)

FRÅN SIM

Nu är det dags att utse Årets industriminne 2017!

Svenska industriminnesföreningen (SIM) utlyser för 23:e året i rad priset Årets industriminne.

Vi vill gärna ha ditt förslag på anläggningar eller miljöer som förtjänar att uppmärksammas!

När: Senast måndagen den 20 februari 2017 måste förslagen vara inne.

Vem: Vem som helst kan lämna förslag.

Hur: Fyll i ditt förslag med motivering och beskrivningar i SIM:s nomineringsformulär och maila det till: aretsindustriminne@sim.se

Formuläret kan laddas ned från www.sim.se.

Prisutdelning: Årets industriminne 2017 tillkännages i maj. Prisutdelningen sker under sommaren.

Mer information: Se bifogade utlysning samt bifogade nomineringsblankett.

Med vänlig hälsning

Svenska industriminnesföreningens styrelse

Elin Ekeröth Kjellgren, Verksamhetsansvarig Tumba Bruksmuseum
Styrelseledamot, Svenska Industriminnesföreningen
Mail: medlem@sim.se
Webb SIM: www.sim.se

Stöd Svenska industriminnesföreningens arbete!

Bli medlem – www.sim.se/bli-medlem

Lämna frivilliga bidrag – pg. 77 02 42-6 (Mejl från SIM 2017-01-18)