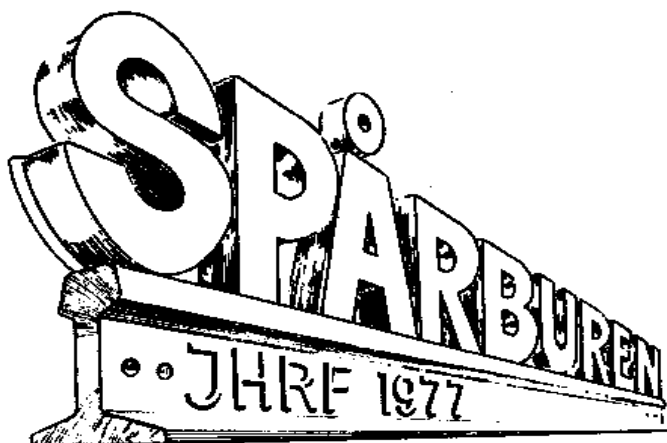


Föga periodiskt organ
för

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

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

Medlem av
* ArbetSam
* FEDECRAIL
* Transporthistoriskt Nätverk
* Tågoperatörerna



7/17

2017-12-31

ISSN 0280-9796

Bidrag sänds till

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

Redaktör (Red):
Anders Svensson



INLEDNING

Här kommer årets sjunde och garanterat sista Spårburen efter ett mycket kort uppehåll sedan senast. Detta är ett nummer med ett mycket blandat innehåll för att bli få med en del dokumentationer av höstens möten m m.

I detta omfattande nummer kan man läsa om:

- Kalendern med vad som känt nästa års datum.
- Från styrelsen med prenumeration på information om föreskriftsförändringar, information ett avtal för museitåg på franska statsjärnvägar, en förordning om tillgång till serviceanläggningar och att museitågens anläggningar kan undantas samt en inbjudan till ett ERTMS-seminarium.
- En lång artikel *Från Transportstyrelsen* som är en dokumentation av ett seminarium om säkerhetsstyrningssystem och övervakning – anbefalles till läsning för de som ingår i säkerhetsgruppsmejljet!
- En artikel om det kulturarvsarbetsbidrag som ersatt arbetslivsmuseibidraget och resultatet av den första (kompletterande) bidragsfördelningen.
- En artikel *Från ThN* med information om det brev som nyligen sänts till Kulturdepartementet och dokumentation av ThN höstmöte.
- En artikel *Från Arbetsam* med information om 2018 års *Museidagar med årsmöte*, kostnadsfria handböcker, *digitalisering – hur?* med länk till *Digisam*, dataskyddsdirektivet *GDPR* samt vårens kurser.

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**.

- 2018-10-19 Seminarium om ERTMS-förberedelser i Stockholm
- 2018-01-20—21 Ångmöte i Eskilstuna
- **2018-03-10—11 JHRF års- och vårmöte i Köping**
- 2018-04-13—14 ArbetSam *Museidagar* i Norrköping med omnejd
- 2018-04-19—21 FEDECRAIL konferens i Edinburgh med omnejd
- 2018-04-29 Tågsläpp
- **2018-07-02—04 JHRF/MRO i Almedalen (prel)**
- **2018-11-10—11 JHRF säkerhetsseminarium i Hallsberg (prel)**
- 2018-11-24 Hjulmarknad i Solna

FRÅN STYRELSEN

Information om föreskriftsförändringar

MRO har startat en bevakningstjänst som ska hålla koll på vad som händer med Transportstyrelsens föreskrifter och hålla MRO-medlemmarna underrättade om detta – intresserade MRO-medlemmar anmäler sig till en lista, se MRO-aktuellt 7/17. Även red hörde av sig eftersom denna information även borde vara intressant för JHRF-medlemmarna. Sedan en tid har denna information börjat anlända och red har nu börjat sända den vidare på JHRF-säkerhetsgruppsmejladress sakerhet@jhrf.se – man ska dock vara medveten om att denna information är anpassad för MRO-medlemmarnas behov, varför även JHRF borde starta en motsvarande tjänst, inriktad på JHRF-medlemmarnas specifika behov (säkerhetslicens och -intyg, lokförardirektiv m m). Styrelsens har alltså anledning att återkomma i denna fråga!

FRÅN STYRELSEN forts

Museitåg på franska statsjärnvägar

Allmänt kontrakt för användning av bevarad rullande material PÅ JÄRNVÄG (på franska CUU-MRFP) trädde i kraft förra veckan. Det är en viktig milstolpe för huvudlinjerna i Frankrike, eftersom det markerar slutförändringen av förnyelsen av alla regler som gäller dessa tåg.

CUU-MRFP är ganska lik det *Allmänna användningsavtalet för vagnar* som finns på europeisk nivå för kommersiella godsvagnar, eftersom det fastställer en gemensam uppsättning regler för godkännande av rullande materiel, underhåll och rutinmässiga kontroller mellan samtliga innehavare av rullande materiel (d v s bevarandeföreningar) och järnvägsföretag. För oss vid UNECTO markerar det ett viktigt steg eftersom publiceringen av CUU-MRFP etablerar åtminstone nya underhållsregler eftersom vi helt omformulerade de befintliga som etablerades internt i SNCF för mer än 15 år sedan och delvis inapptad till vår verksamhet öppnar möjligheten för alla järnvägsföretag att komma in på den "marknad" som är av strategisk betydelse, eftersom passagerartågsmarknaderna bör öppnas i Frankrike inom de närmaste åren (vi har också nära kontakter med frakt- eller spårverksamheter för att hjälpa oss med transporter)

Det är genomförandet av nästan tre års intensivt arbete från UNECTO-teamet (vi gjorde mer eller mindre 99 % av arbetet) tillsammans med våra partners på SNCF.

Du hittar all relevant information på avtalets egna webbplats www.cuu-mrfp.fr som tyvärr bara är på franska men ger dig en bild av vad det är.

Jag kan också nämna att det här verktyget någonstans underlättar "gränsöverskridande" kulturavstått, eftersom det tydligt ger regler för godtagandet av RIC-fordon i kulturavstått i Frankrike och också på grund av möjligheten för varje järnvägsföretag som är verksamt i Frankrike att göra en ansökan till CUU-MRFP. (Mejl från Thomas Joindot, UNECTO, 2017-11-01)

Tillgång till serviceanläggningar m m

Den här veckan blev jag lite förvånad över publikationen *Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillgång till serviceanläggningar och avlastningstjänster*, eftersom jag förväntade mig att kommissionen skulle sända ett andra utkast för allmänna kommentarer.

Viktigare är att förordningen innehåller i artikel 2 § 2 möjligheten till ett fullständigt undantag från bestämmelserna i förordningen för kulturav: "Operatörer av serviceanläggningar som endast är avsedda att användas av museijärnvägsoperatörer för egna ändamål kan begära att de undantas från tillämpningen av alla bestämmelser i denna förordning."

Ordalydelsen kan skilja sig något: den nederländska säger *avsedd för*, vilket inte är detsamma som *existerar* i den engelska versionen.

Meddelandet är dock klart. Anläggningar för kulturav kan undantas. De som ingår i en större kommersiell organisation (som DB i Meiningen eller Carnforth) kan emellertid inte kvalificera sig som andra som utför normala och/eller kommersiella tjänster. Att göra sådana fina skillnader lämnas till de nationella säkerhetsmyndigheterna. I inledning till kap. 2 anges att ansökningar om undantag måste bedömas individuellt från fall till fall av den nationella säkerhetsmyndigheten.

Viktigt är att ett undantag måste ansökas. Det är inte automatiskt! Det kan vara klokt att samtala med den nationella säkerhetsmyndigheten om det mest praktiska sättet, som en samlad ansökan från riksorganisationen, och/eller hur kort den "vederbörligen motiverade" ansökan kan vara. Detta kommer att vara mest relevant för museitågsoperatörer som bara är aktiva på statliga spår.

Första steget skulle vara att kontrollera om ens medlemsstat redan föreskrev ett undantag från tillämpligheten av artikel 13 i direktiv 2012/34.

Så en del arbete kan fortfarande vara nödvändigt på nationell nivå, men det verkar som om FEDECRAILs närvaro i diskussionen om denna förordning gav det önskade resultatet. (Mejl från Andres Wedzinga 2017-11-27)

Red anm: Red har påpekat att som vanligt är användningen av termen *museijärnväg* olycklig för de, som JHRFs medlemmar, kör museitåg på statens spår.

Inbjudan till Seminarium

På Nordic Rail 2017 delade vi med oss av erfarenheter från projekt rörande införande av ERTMS i järnvägsfordon och berättade då om vår process och metodik för effektivt införande vilken ger sänkta kostnader samt minskar tiden från anpassning till godkännande (se Spårburen 5/17; red anm).

Den 19 januari klockan 10.00 genomför vi ett uppföljande seminarium på temat – *Hur förbereder man sig för ERTMS i fordon?*

Seminariet riktar sig till operatörer och fordonsägare som står inför ett strategiskt beslut att införa ERTMS i sin fordonsflotta och som också är i behov att få kunskaper om nödvändiga förberedande steg.

Seminariet kommer att belysa frågeställningar som är viktiga att besvara inför ett strategiskt beslut, såsom - Vilken påverkan har trafikverkets införanedplaner på min verksamhet? Vilka ERTMS-leverantörer finns att välja mellan? Hur kravställs och upphandlas ERTMS? Hur påverkas din organisation? Vem gör vad och vilka intressenter behöver engageras? Vad blir kostnaden ur ett livscykelkostnadsperspektiv?

FRÅN STYRELSEN forts

Tid och plats

Fredagen den 19 januari klockan 10.00–13.00 på Spår-
vagnshallarna, Birger Jarlsgatan 57 A. Inregistrering,
kaffe och smörgås från 09.30.

Föreläsare

Per Börjel, Affärsområdeschef ERTMS,
Stockholmskonsulterna AB

Anmälan

Du anmäler dig genom att skicka ett mejl till
john.adolfsson@stockholmskonsulterna.se alternativt
via telefon 070-830 52 18.

Seminarier är kostnadsfritt. (Mejl från *Stockholms-
konsulterna 2017-12-21*)

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

Seminarium om säkerhetsstyrningssystem och övervakning 2017-11-13

Inledning

Emma Bengtsson inledde med att påpeka att Transportstyrelsen är på väg mot att bli en ny myndighet som är stödjande och öppen för dialog. Man är inte fullärd och får göra inläringen tillsammans. Det finns gemensamma mål som säkerhet och myndigheten vet inte bäst. Denna dag är ett steg i den riktningen – Transportstyrelsen visar på vad säkerhetsstyrningssystem är för oss och får sedan höra från er. Det är till nytta när systemet lever. Man avser att notera frågeställningar och återkomma vid behov. Till detta seminarium har man bjudit in de som har licens och säkerhetsintyg eller är på väg dit. Det blir ny dag om detta i februari och man återkommer om den. Därefter presenterade hon dagens panel: Martin Fridleifer, Lars Pettersson, Kristina Lindroth, Ida Friberg och Folke Bark. Sedan drog hon agendan.

Allmänt om tillstånd, säkerhetsstyrningssystem, risker, barriärer och övervakningsmodell

Emma Bengtsson påpekade att syftet med verksamheten är att ge företagen förutsättningar att förstå och tillämpa gällande regelverk så att de kan ta hand om egna och gemensamma risker i järnvägsverksamheten. Det är komplext, det internationella är viktigt, men lyssnar på Sverige och ska göra detta tillsammans. Transportstyrelsen kommer att göra bildspelet tillgängligt (detta har mejlats till deltagarna – vänd er till red enligt ovan om ni önskar få detta; red anm).

Kristina Lindroth inledde med varför behövs tillstånd?: Järnvägssystemet är komplext, det finns stora risker genom bl a höga hastigheter, stora vikter och många män-

niskor. Verksamheten måste därför vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt. När det gäller säkerhetsintyg för järnvägsföretag har man bedömningsgrunder, likvärdiga för samtliga järnvägsföretag, tillämpning av samma krav m a p säkerhetsintyg i hela EU och genom en metod att bedöma lämpligheten hos de processer som järnvägsföretaget har.

Folke Bark fortsatte med varför följa EU-regler? Det finns ett antal: Direktiven om lokförare 2007/59/EG, järnvägssäkerhet 2004/49/EG, driftskompatibilitet 2008/57/EG och marknad (SERA) 2012/34/EU. Dessa talar bl a om vad ett säkerhetsstyrningssystem ska innehålla, mot järnvägslagen (2004:519) och TSFS 2015:34 säkerhetsstyrningssystem. Även bedömningskriterier i CSM CA 1158/2010 bil II mot TSFS. Dessutom finns riskhantering i CSM RA 402/2014 och CSM övervakning 1078/2012.

Vad är säkerhet? Martin Fridleifer berättade att det handlar om att identifiera faror och hantera sina risker så att de är på en acceptabel nivå. Kristina Lindroth fortsatte med att det handlar om att identifiera faror som finns genom egna och gemensamma risker i järnvägssystemet. Det kan bli urspårning (t ex brister i rullande materiel), kollision m m (t ex otillräcklig broms m m). Lars Pettersson påpekade att nu köper man ofta in tjänster och då gäller det att även ha koll på underleverantörer. Folke Bark framhöll att det handlar vilken verksamhet man har och vad man kan råka ut för, inte vad Transportstyrelsen. Martin Fridleifer påpekade att barriärer bl a handlar om MTO – Människa, teknik och organisation. Varför blir det olyckor? När det gäller människor handlar det om t ex kompetens, vila och psykosocial status, när det gäller organisation handlar det om regelverk och utbildning samt när det gäller teknik handlar det om design, utrustning, verktyg och personlig säkerhetsutrustning. Lerum-olyckan är ett exempel på att allt detta var inblandat.

Kristina Lindroth nämnde vad som är grunderna i ett säkerhetsstyrningssystem: typ av verksamhet och målet med den, risker (acceptabla och ej acceptabla), trafiksäkerhetspolicy (ha med personalen på den), specificering av säkerhetsmål, övergripande respektive nedbrutna (få personalen med sig och att de förstår), identifiering av processer och förfaranden, ändamål och organisation samt styrning och uppföljning av verksamheten. Rolf Nord tyckte detta verkade lite halvdiffust. Stefan Halldén påpekade angående trafiksäkerhetspolicy att det finns olika synsätt på detta – för vissa räcker en A4-sida, andra har en bok. Han undrade om man kunde ge exempel på en bra och användbar policy? Emma Bengtsson svarade att det är säkerhet först och att den även ska spegla annat som ekonomin. Att ingen dödas eller skadas är för tunt, men är rädd för att ge vägledning. Stefan Halldén föreslog att skriva en gemensam. Emma Bengtsson framhöll att en egen policy ska handla om varför och nyttan av att man finns – det övergripande blir gärna fluffigt varför det behöver brytas ned. Någon ansåg detta obegripligt. Kim Bäckström påpekade att det handlar om engagemang och delaktighet, men inte med policyn – man kan ha arbetsplatsträffar. Martin Fridleifer påpekade att helheten är det viktiga,

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

denna konkretiseras i handlingsplaner – om att inte skada någon är målet är det inte tillräckligt utan det ska vara en helhet där policy, mål och handlingsplan hänger ihop. Folke Bark påpekade också att det bör framgå hur man nå målen. Klä lite ord på detta, t ex om arbetsplatsträffar. Någon påpekade att det står i lagen att policyn ska vara känd av personalen. John-Åke Halldén påpekade att den med ansvar för verksamheten ska styra denna och man ska också ha krav om arbetsmiljö, säkerhet och att vara transparent. Christer Södergren påpekade att den ska spegla verksamheten, exempelvis är museitåg för många inte järnväg, men man ska nå mål oavsett om man har sådan verksamhet. Kristina Lindroth påpekade att det är viktigt att man har ändamålsenlig organisation, styrning och uppföljning av verksamheten.

Kristina Lindroth fortsatte med hur ska ett säkerhetsstyrningssystem fungera? Det ska ge stöd i den dagliga verksamheten och det ska finnas systematiska förfaranden för att upprätthålla en säkerhetsnivå i överensstämmelse med externa och interna krav och de mål som järnvägsföretaget satt upp. Folke Bark påpekade att ledningen ska vara involverad. Han fortsatte med reaktiv och provaktiv säkerhetsstyrning, som handlar om ett risk- och händelsebaserat arbetsätt. Martin Fridleifer påpekade att säkerhetsstyrningssystemet historiskt har byggts upp enligt inträffade händelser. Kristina Lindroth påpekade att Transportstyrelsen har jobbat med mognadstrappan och visade den redan för två år sedan. Folke Bark framhöll att det både gäller att lära sig av händelser och att tänka framåt för att ta ett steg upp på trappan. Lars Pettersson påpekade att man även ska ta hand om händelser utanför järnvägsföretaget.

Martin Fridleifer fortsatte med vad är övervakning? Han påpekade att den görs genom revision av säkerhetsstyrningssystemet, uppföljning av personal och målstyrning; allt detta genom indikatorer. Varför då CSM – Övervakning? Det handlar om vilka risk man har identifierat och hur åtgärda dem. Folke Bark påpekade att det gäller att angripa dem på ett systematiskt sätt. Man ska ta ett samlat grepp. Lars Pettersson undrade hur detta kändes när det kom? Flera tyckte att det var övermäktigt, men man har det redan. Någon påpekade att det gäller att ha struktur. John-Åke Halldén påpekade att det kan göras på två sätt – ett sätt är att bygga standarder och han efterlyste kostnadsanalys av vad det kostar och smakar – detta saknas på EU-nivå. Folke Bark påpekade att ERA m fl gör konsekvensanalys efter att man bestämt sig... Man kan koppla ihop övervakning och riskhantering. Det är knöligt i början, men det finns dock fördelar med detta. ERA ska revidera CSM Övervakning, men gör det inte nu. Jan Långström påpekade att ERA har en viktig uppgift genom att förklara vad de menade. Folke Bark påpekade att de ger ut vägledningar, men mera sådana behövs – ett stort paket sådana på väg ut som man nu lämnar synpunkter på och dessa kommer att översättas till alla EU-språk. Kristina Lindroth meddelade att hon har vägledningar med sig. Områden med avvikelser för järnvägsföretagen 2016 som sticker ut är övervakning Spårburen 7/17

av säkerhetsstyrningssystemet tillsammans med kompetens/utbildning, säkerhetsrelaterad information m m. Folke Bark påpekade att om man har bättre övervakning inte så är det inte så mycket problem med kompetens.

Folke Bark visade sin komplexa bild över lagmodellen med direktiv och krav som i Sverige tas hand om via t ex Transportstyrelsen. John-Åke Halldén påpekade att svensk järnvägsförordning saknas – EU-förordningar verkar direkt mot järnvägsföretagen. Folke Bark påpekade att den ser svår ut och verkar orimligt att hålla koll på, men handlar om att ta med vilka risker som finns i verksamheten. Transportstyrelsen ska bli bättre på att hjälpa er och hemsidan är inte den bästa. Ibland försvinner något och det gäller att strukturera innehållet bättre för att gå ut från verksamheten, t ex enbart persontrafik. Någon efterlyste exempel på vad man gör och vad man behöver utifrån det. Någon undrade hur Transportstyrelsen ser på att man kör på varandras tillstånd? Folke Bark framhöll att man inte kan låna ut tillstånd – det fulla ansvaret har den som har tillståndet, detta är en risk och ju flera led desto större risk. Någon annan berättade att man fått frågan flera gånger. Folke Bark påpekade att man kan bli av med sitt eget tillstånd. Någon påpekade att det behövs en gemensam syn på detta – det är ett omfattande arbete med intyg och några kan vilja gena. Folke Bark svarade att alla inte kan ha tillstånd och ibland är det bra med underentreprenör, men hela tiden har man ansvaret och ska ha kontroll på hela verksamheten. Någon påpekade att det handlar om lån till andras trafik, fordon och personal.

Emma Bengtsson undrade om det fanns reflektioner? Kim Bäckström påpekade att det historiskt fungerat så att det blivit avvikelser och synpunkter vid tillsyner och om man hittar alla dessa brister skulle det vara bra att kunna få ta del av dessa utan att namnge järnvägsföretaget. Emma Bengtsson svarade att Transportstyrelsen funderar på att lägga ut/sammanställa förelägganden. Kim Bäckström påpekade att myndigheten är på väg åt rätt håll, kan ge information om att detta av erfarenhet inte är det bästa att göra och inte vara så direkt på. Emma Bengtsson svarade att det inte varit så på de senaste tillsynerna. Det gäller att hitta anledningen. Någon undrade om vad som inte fungerat för Transportstyrelsen? Emma Bengtsson svarade att järnvägsföretaget har rättat symptomen, men inte analyserat varför det sker. Martin Fridleifer fyllde på med att man hittat samma brister tre år senare... Jan Långström påpekade att det är svårt att hitta all denna information, t ex från Haverikommissionen och föreslog att man ska gå ut med att nu har detta hänt och att man ska titta på detta. Anne-Marie Olovdotter saknade föregångaren *Järnvägsinspektionens* tillsynsrapporter och att kunna läsa sådana skulle vara mkt värt. Emma Bengtsson framhöll att Transportstyrelsen inte avser att gå tillbaka till dessa stora rapporter utan i stället ha sammanställningar och analys eller kortare rapporter.

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

Gemensamt synsätt och språk

Lars Pettersson inledde med att punkten skulle avhandla det som är runt processer och förfaranden. Systemets funktionalitet handlar om grundsyn på processer och förfaranden och avsikten (har man en gemensam bild). Vad säger förordningarna? 1158/2010 har en uppräknings och kort beskrivning av säkerhetskritiska processer. 1078/2012 framhåller att övervakningsprocessen ska tillämpas på alla processer och förfaranden. Vad är en process? Det är en beskrivning av steg eller aktiviteter i ordningsföljd samt hur de olika stegen hänger ihop och skapa värde för någon. Vad är ett förfarande? Steg eller aktiviteter (tillvägagångssätt, metoder) i en process. Input och output i en process som går genom förfaranden inne i processen.

Någon tyckte att använda ordet *aktivitet* i st f *förfarande* är bättre. Martin Fridleifer undrade om termen känns besvärlig? Någon svarade att en sådan här beskrivning underlättar. Lars Pettersson fortsatte med att rutiner pekar på instruktioner – rutin är kopplat till förfarande. Rutiner och instruktioner, rutin ett bestämt tillvägagångssätt hur ett förfarande eller en process ska utföras. En instruktion är en text som förklarar hur något ska utföras. Någon undrade vad och hur? Emma Bengtsson svarade att det är ett bra tillvägagångssätt. Stefan Halldén undrade om detta är myndighetens definition eller allmängiltiga? Lars Pettersson svarade att man tittat utåt. Han fortsatte med exemplifiering. Stefan Halldén påpekade att det handlar om att förstå vad ni/vi menar. Folke Bark påpekade att man sällan har tillsyn på instruktioner – dessa ligger högre upp.

Lars Pettersson fortsatte med ordningsföljd och samverkan, illustrerat med husbygge och sedan med en tågfärd. Delprocesser/förfaranden är att förbereda, starta, genomföra och avsluta tågfärden. Man ska ta hänsyn till risker i delprocesserna och skriva ner förfaranden i rutiner och instruktioner. Ett exempel var ett företag där man kunde klicka på förfaranden så fick man upp rutiner m m. Det finns också stödprocesser. Ida Friberg tog över med vad är en process? Ett förlopp där något förändras och som hänger samman gentemot andra förlopp alternativt en serie händelser som leder till ett resultat. Vad är ett förfarande? Ett sätt och handla och agera, sätt att gå tillväga, beteende. Vad är skillnaden? En process är ett förlopp, som inte behöver göras av människor utan kan vara något automatiserat, ett förfarande är en beskrivning av något som ska utföras av någon. Ett förfarande kan vara en process.

Exempel lastsäkring: input är osäkrad last, processen lastsäkring enligt instruktioner, output är säkrad last. Processen leveransprocess har processägaren företagets högsta ledning. Indikatorer: kvalitet, säkerhet, ekonomi och reaktiva eller proaktiva samt mäta på hela eller delar av processen. Processen produktion behöver brytas ner ytterligare. Processägare är då produktionschefen. Hon visade nedbrutna processer och framhöll att man ska titta på risker i dessa och aggregera dem uppåt. Man kan ha stödfunktioner, men inte lägga allt för Spårbyrå 7/17

mycket ansvar på denna. Som processägare måste man identifiera faror och risker, utvärdera processen, beskriva processen tillräckligt för att ge alla intressenter den information de behöver och hålla sin process uppdaterad. Men inte ha beskrivningen för detaljerad så att man inte orkar uppdatera. John-Åke Halldén tyckte detta var en bra beskrivning, men saknade gränssytor, man kan suboptimera sin egen del och inte se helheten. Ida Friberg höll med om detta och framhöll att även kolla informationsflöden. Vem är vad? Processägare, intressent och en utbildningsprocess som via konstruktionsprocess leder till produktionsprocessen.

Hon fortsatte med reaktiva och proaktiva indikatorer – vad är ägget? Man ska ha koppling mellan det man mäter och risken. Det gäller att tänka till angående indikatorer. Det gäller det här med kartan och verkligheten – det gäller att hålla i minnet varför man gör det. Lars Pettersson undrade över reflektioner? Han fortsatte angående processarbete att det handlar om att identifiera och definiera processer (ordningsföljd och samverkan), kartlägga och beskriva dem, definiera roller och ansvar, analysera och mäta, utveckla och förbättra samt uppdatera processerna. Man ska kartlägga och beskriva processerna, deras utförande (processbeskrivning, processgraf, rutinbeskrivningar, vägledning, checklistor m m), underlätta samsyn, ha stöd för medarbetarna samt dokumentera efter behov – involvera medarbetarna. Fördelar med detta? Åskådliggöra en process på ett tydligt sätt och kunna se vad som ingår, får en bra överblick över hela sin verksamhet och kunna välja vad man vill sätta för indikatorer, underlätta förbättringsarbete samt motverka stuprörstänk.

John-Åke Halldén undrade om det är krav på processstyrning av verksamheten? Ida Friberg svarade att det finns krav på processstyrning. John-Åke Halldén påpekade att det kan vara en konflikt mellan processer och linjeorganisation – denna följer linjeorganisationen. Kristina Lindroth påpekade att det är klart att man ska ha beskrivning av sina processer, men inte krav på hur. Lars Pettersson påpekade att kommunikation och att sätta sig in i detta underlättas. John-Åke Halldén påpekade att det gäller att på ett naturligt sätt få detta integrerat i verksamheten. Emma Bengtsson påpekade att där man funnit avvikelser har de med processstyrning, kunnat lämna in beskrivning utifrån var det gått fel, vilket ger bättre svar att använda. Det blir enklare för företaget med processstyrning att göra analys.

Övervakning

Emma Bengtsson påpekade att detta handlar om kontroll på processer och förfaranden i styrningssystemen. Lars Pettersson påpekade att tanken med beskrivning av processer och förfaranden är att kunna gå över till övervakning. Det ska ge idéer om mätning på visst vis och hur man mäter. Martin Fridleifer framhöll att verksamheten ska ha kontroll på processer och förfaranden i säkerhetsstyrningssystemet och sak följa upp av bl a interna revisioner och uppföljning av genomförda åtgärder. Kraven beskrivs i 1078/2012 om övervakning av alla proc. Artikel 1 säger att a) kontrollera att alla processer och förfaranden i styrningssystemet tillämpas på

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

rätt sätt och att de är ändamålsenliga, b) kontrollera att styrningssystemet i dess helhet tillämpas på rätt sätt och att styrningssystemet uppnår de förväntade resultaten samt c) identifiera och genomföra lämpliga förebyggande och/eller korrigerande åtgärder om något relevant fall av avvikelse avseende ovanstående påvisas. Övervakningen ska göras med kvantitativa eller kvalitativa indikatorer eller en blandning av båda samt lämpligen med en blandning av reaktiva och proaktiva indikatorer. Folke Bark framhöll att det är viktigt att indikatorerna är ändamålsenliga och passar just för verksamheten.

John-Åke Halldén undrar om inte punkt a) var otydlig – detta behöver inte göras varje år, kanske ska man ha flerårsperspektiv i stället. Martin Fridleifer och Folke Bark höll med om detta – perspektivet kan vara under tillståndets giltighetstid fem år och man värderar själv vad som ska tillsynas. Allt ska inte kollas varje år. Emma Bengtsson påpekade att man inte ska följa varje process. Kristina Lindroth påpekade att detta kanske också kan användas vid revision av förordningen. Martin Fridleifer fortsatte med vad är en indikator? En indikator är en mätbar företeelse som visar eller indikerar tillståndet av något slag, exempelvis OSPA, hjulbrott och axelbrott. Rolf Nord undrade om det finns en lista över alla här använda ord m m och förklaringar till dessa på hemsidan? Emma Bengtsson svarade att tekniska finns, men man ska fylla på med annat men hon kan inte svar på när.

Martin Fridleifer fortsatte med att syftet med indikatorer är att ge tidiga varningar om avvikelse från förväntat utfall eller försäkran om att det förväntade utfallet uppnås som planerat, att ge information om oönskade utfall samt stödja beslutsfattande. Lars Pettersson fortsatte med exempel på indikatorer genom att använda en tågärd: identifiera risker, bryta ner i delprocesser kan behövas. Kan vara bromsprov, tomlasthandtag, utbildning, checklista och att man fått barriärer. Fler exempel? Avsluta tågärd så att tåget inte rullar iväg. Det handlar om vad man gör för att minska detta. Folke Bark framhöll att alla inte behöver uppfinna hjulet på nytt, andra har tagit fram sådant och man kan titta på detta och se om det passar. Lars Pettersson fortsatte med proaktiva och reaktiva indikatorer. Var ska man sätta indikatorer? I en delprocess som förbereda tågärd kan det vara att handtag står rätt. Hur kan man mäta det? Kan man det man ska efter utbildning, vad blir det för utfall av skriftliga prov och årlig uppföljning? Någon undrade om man gjorde process på tågärd? Svaret var att på 1990-talet gjordes det på SJ, sedan kom avregleringsprocessen... Lars Pettersson resonerade kring OSPA som pro- eller reaktiv.

Kristina Lindroth fortsatte med övervakningsprocessen att det handlar om att fastställa en strategi, prioriteringar och en eller flera planer, samla in och analysera information, ta fram en handlingsplan för att åtgärda oacceptabla avvikelser, genomförande av handlingsplanen samt utvärdering av hur effektiv handlingsplanen var. Det ska finnas dokumentation av tillämpning av Spårbyrå 7/17

övervakningsprocessen. Någon har erfarenheter av att handlingsplaner är levande och man har en databas där man kan titta på ett fält och kan se påverkan på annat. Man kan ha ett Excel-ark, men behöver då gå tillbaka manuellt. Kim Bäckström påpekade att det behövs någon form av bakåtkontroll – dessa planer byggs upp när något inträffat och det blir svårt kolla samt detta är otroligt olika beroende på var man tittar. Emma Bengtsson påpekade att man tittar på att de hänger ihop, de ser olika ut och vissa har handlingsplaner när någon indikator går åt ett visst håll.

Kim Bäckström undrade om det finns en lägsta tröskel för antal indikatorer? Emma Bengtsson svarade att det inte finns; det är anpassat till företag och små företag har färre. Kim Bäckström påpekade att små företag har begränsade resurser och det verkar som det då blir övervakning i st f att köra tåg... Emma Bengtsson påpekade att det gäller att man har tänkt på detta och har systematik. Martin Fridleifer påpekade att man kan börja i liten skala och jobba sig uppåt. John-Åke Halldén föreslog att gå in tidigare och hitta bättre indikatorer, men nedbrytning av indikatorer är en utmaning och han efterlyste en workshop om detta. Någon påpekade att indikator för OSPA är självklart, men andra? Martin Fridleifer svarade att det är kopplat till verksamheten. Lars Pettersson påpekade att det är en gränzon mellan indikatorer och mål. John-Åke Halldén föreslog att föra in vad skador kostar och en indikator kan vara att reducera kostnaden med 25 % och man har då också ett mål.

Folke Bark framhöll att de obligatoriska indikatorerna måste mätas och sättas i relation till ditt arbete samt att man kan fylla på med indikatorer som passar verksamheten. Det är inte antalet indikatorer som är det viktiga, de kan bli för många, varför ska börja med ett mindre antal och sätta dem i relation till någonting. Emma Bengtsson påpekade att om en indikator pekar åt något håll ska man kolla bakåt om varför. Folke Bark påpekade att många tycker att det är svårt, men ett avstamp är att resonera om detta. Det gäller att sätta indikatorer som förflyttar oss framåt. Kim Bäckström såg en del problem från andra sidan, t ex att lägga fram för en ledningsgrupp om att mäta för mätandets skull kommer att betvivlas. Man kan använda indikatorer för flera olika saker och behöver också kolla mot utbildningsindikatorer. Vad som Transportstyrelsen är nöjd med blir ofta utgångspunkt. Emma Bengtsson påpekade att man tacksam för inte antal indikatorer styr för då hade varit det utan eftertanke. Hellre ha några som gör nytta, göra en handlingsplan och följa upp dessa. Folke Bark fyllde på med att det gäller att upptäcka onödiga indikatorer och ta bort dem.

Stefan Halldén påpekade angående mål och indikatorer att man satt upp ett antal mål och mäter dem, dessa är också indikatorer, men sedan kan man ha andra indikatorer. Sedan kan man använda dessa i övervakningen. Det som lämnas in till Transportstyrelsen borde också följas upp. Folke Bark svarade att det även gäller dessa indikatorer. Emma Bengtsson påpekade att indikatorer ska visa att något behöver göras innan målet inträffat. Stefan Halldén påpekade att man inte bara kan mäta

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

per år utan också dagligen. Någon påpekade att en indikator för hjulaxelbrott är värdelös för mindre företag – en indikator måste ha viss frekvens för att visa något. Stefan Halldén ville inte ha skillnad mellan indikatorer och mål. Martin Fridleifer svarade att en del mål kan användas som indikatorer och även tvärtom. Någon påpekade att nationella mål kallas toppindikatorer. Lars Pettersson påpekade att man kan utveckla sig genom att jobba med det. Folke Bark framhöll att det även är bra veta varför något inte händer. Om man alltid har 0 i indikator hur kan man då bli bättre? I stället kan man kolla varför det blir 0, t ex bra utbildning.

Martin Fridleifer påpekade att en liten verksamhet kan ha mycket bra värden och det kan bero på tur. Red framhöll att det finns en koppling till frekvensen. Kristina Lindroth fortsatte med acceptanskriterier är uppsatt acceptansnivå och brytnivå (ej acceptabelt) och förhållandet mellan dessa. Titta på om "målet" är i relation till något, t ex tågkm. Martin Fridleifer påpekade att det kan öka relativt även om det minskar totalt. Emma Bengtsson påpekade att man även behöver ta hänsyn till normalvärden och ha minst 5–6 mätvärden. Martin Fridleifer påpekade att det även finns säsongsvariation. Folke Bark exemplifierade detta med att det är halt på hösten och det kan man ta hänsyn till genom anpassad körning och utbildning.

SJ AB

Christer Södergren berättade angående CSM övervakning att han ska berätta hur man gjorde, detta arbetssätt passar inte alla, det var en lång process och definitivt en krokig väg. ERAs vägledning är på 159 sidor med praktiskt exempel men var det matnyttigt? Nja, den blev något mer nyttig efter översättning till svenska. Det vore suveränt att ge ut detta på olika språk. RSSB vägledning är på tre sidor och är inte så fyllig. Transportstyrelsens tolkning av detta på ett branschrådsmöte tillfredsställde Transportstyrelsen... Sedan gjorde SJ egen riskidentifiering (och -hantering). Krav på övervakningsprocessen utgår till identifierade risker – SJ har utgått från topphändelser och ser den som komplement till säkerhetsstyrningssystemet.

Man gjorde en felträdsanalys, t ex fel på förare, signalssystem m m. Rotorsaker och barriärer är samma och viktiga och dessa har man satt indikatorer med flest orsaker eller störst risk. Det gäller att övervaka barriärer. Exempel är kollision med annat fordon som kan vara att man kört förbi stoppsignal, dålig syn, läkarundersökning, ej genomförd läkarundersökning där en indikator är antalet d:o. Man var tvungna att välja eftersom det blev jättemånga indikatorer. Man startade med ett 20-tal indikatorer, bl a för att lära organisationen och sedan bygga ut. Hur implementerades detta i företaget? Genom ett styrande dokument SJF 001.6 som fastställdes av VD med presentation av övervakningssystemet, presentation av indikatorer och vad de ska visa. Ett exempel är hälsokontroll och detta är en process i sig att hantera. Förutom löpande så har man årlig redovisning. Detta dras i ledningsgruppen, med exempelvis Spårburen 7/17

pel om gemensamma risker, deltagande i FRI-möten. Man jämför med tidigare år och ett pilsystem infördes som var uppskattat av VD.

Erfarenheten av att ha varit igång med detta sedan 2016 är att man startade mjukt med ett mindre antal indikatorer som succesivt byggs ut och att det då är svårt med jämförelser med föregående år. Många indikatorer är mätta förut och utvecklingen på sikt ska bli intressant att följa – VD upplever dessutom detta som ett bra verktyg för hans kontroll av verksamheten.

Någon undrade om allt är mätt på kalenderår? Christer Södergren svarade att vissa mäts tätare. Någon undrade över användning av rullade kalenderår. Christer Södergren svarade att man funderat på detta. Man ska följa vissa större händelser både rullande och på kalenderår, men dessa finns inte med i detta och ingen OSPA finns med. Det finns en särskild person med fokus på detta. Någon undrade när pilarna pekar fel håll om man då gör något? Christer Södergren svarade att det gör man, men mer avvikelser var bättre p g a att de handlade om (användning av) inrapporteringsystem. Jan Långström hoppades att denna presentation ingår i det material som ska sändas ut. Christer Södergren svarade att det ska den. Kim Bäckström undrade om det finns färdiga handlingsplaner? Christer Södergren svarade att sådana utarbetas när det finns ett problem att hantera. Däremot är man mentalt förberedd. När han började med detta var det den mest underliga reglering han läst och det tog en stund att fatta. En som skrivit detta hjälpte honom.

Hålla säkerhetsstyrningssystemet levande

Martin Fridleifer påpekade att det ska fortsätta att underhållas. Det gäller att dokument och tillämpning stämmer överens och att man har ett ändamålsenligt och fungerande säkerhetsstyrningssystem. Lars Pettersson påpekade att skriva så att Transportstyrelsen är nöjd kommer inte att fungera – det som man använder drar åt ett visst håll och det gäller att få det ändamålsenligt. Martin Fridleifer påpekade att det ska svara mot verksamheten. Det kan synas som ett stort jobb, men tänker man sina risker ska det inte vara omöjligt. Om det finns indikatorer som pekar på risker kan det behövas förändring om den är väsentlig. Riskhantering vid förändring i verksamheten. En förändring leder till beskrivning/systemdefinition, påverkan på säkerheten där man ska motivera och dokumentera val, om väsentlig förändring enligt sex kriterier (402/2013) ska det göras riskvärdering och riskbedömning enligt d:o.

Någon påpekade att påverkan på säkerhet kan vara på olika sätt, negativ eller positiv påverkan; med installation av ATC blir det bättre. Martin Fridleifer påpekade att om bytet är positivt är det bra men då behöver man ändå kolla påverkan på annat som felfunktioner – det ska även analyseras. Rolf Nord enligt exemplet borde det inte bara vara negativ påverkan? Martin Fridleifer svarade att man behöver kolla. Emma Bengtsson rekommenderade att först kolla om det blir positiv eller negativ påverkan. Lars Pettersson påpekade att även om man gjort ändringar som inte har påverkan så är det

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

bra även ha fått detta dokumenterat. Folke Bark påpekade att syftet är hantering av ändringar och att ta hand om detta. När man sätter förändringen i drift kan det följas upp, t ex med indikator.

Lars Pettersson fortsatte med varför övervakning och riskhantering? Säkerhetsstyrningssystemet handlar om att identifiera risker, barriärer, framtagna processer och förfaranden; följa upp, övervakning och att riskhantering behöver göras (om väsentlig förändring), ej väsentlig förändring tas om hand i säkerhetsstyrningssystemet, väsentlig förändring enligt 402/2013. Folke Bark påpekade att man inte får glömma att en del kan vara väsentlig ändring av ditt tillstånd och även detta ska tas hand om och rapporteras till Transportstyrelsen. Någon undrade hur ofta man kommer fram till väsentliga förändringar? Martin Fridleifer svarade att på stora företag har man kommit fram till det enligt oberoende bedömningsorgan, vilket är mindre vanligt hos mindre. Det finns två oberoende bedömningsorgan inom Sverige. Folke Bark påpekade att det dessutom finns sådana som är godkända i hela Europa. Vid stora organisationsförändringar så har man gått vidare med detta. Martin Fridleifer påpekade att vissa använder samma process för mindre förändringar. Christer Södergren påpekade att man ska noga välja oberoende bedömningsorgan – vissa hanterar bara tekniska förändringar. Lars Pettersson påpekade att även om man genomför många små förändringar kan det bli väsentlig förändring tillsammans. Christer Södergren påpekade att succesiva små förändringar blev stora tillsammans. Lars Pettersson påpekade att därför finns kravet på att bedöma additionalitet.

Kristina Lindroth fortsatte med Företagets kontroll på verksamheten genom uppföljning och utvärdering. Detta handlar om ledningens kontroll och genomgång, internrevisioner, lärande från avvikelser, tillbud och olyckor (egna och andras), förändringshantering, övervakning, riskhantering, säkerhetskultur samt uppföljning av leverantörer o entreprenörer. Man kan höja säkerhetskulturen genom "lärande". Det börjar med tillståndsprovning, fortsätter med att utveckla en framväxande säkerhetskultur, hantera, involvera all personal i förbättringar och samarbete över funktionsgränser. Detta är jobbiga frågor innan verksamheten kommer igång, man ska fundera över sina risker, få tid på sig att sätta igång detta i praktiken. Säkerhetskultur spelar roll och har systemet som positiv output samt har medarbetare som säger ifrån och att detta förs upp till ledningen. Det ska leda till ökad säkerhet och samsyn i företaget gällande företaget. Att ta över en verksamhet gör det extra svårt att sätta en säkerhet. Det gäller att känna att det finns en gemensam röd tråd för all personal.

Lars Pettersson påpekade att den visade mognadstrappan har växt – från början handlade den om indikatorer. Personalen kan se att saker inte håller och ser vad man kan förbättra. Har man systematik kan man sätta egna indikatorer. Först kan man börja enbart med de gemensamma. Vid större förståelse kan man sätta indikatorer vid förändring. När man hälsat på hos företag Spårbyrå 7/17

har man utifrån detta legat väldigt lika i sina bedömningar hos Transportstyrelsen och järnvägsföretaget. Christer Södergren berättade att SJ AB har använt denna mognadstrappa vid en träff i höstas för trafiksäkerhetshandläggare och då tagit upp var man låg i trappan. Man ser hur man upplever detta lokalt. John-Åke Halldén undrade om man har titta på den motsvarande brittiska? Kristina Lindroth svarade att man tittar på ERAs och Folke Bark fyllde på att detta kommer från Storbritannien. Man jobbar med detta. Emma Bengtsson framhöll att det blir ännu mer fokus på säkerhetskultur. John-Åke Halldén påpekade att frågorna i säkerhetskulturopaketet var oerhört bra och involverade all personal, men kan behöva kalibreras – det finns olika anledningar till att man svarar som man gör. Folke Bark påpekade att det handlar om hur värdera, att hitta metoder och hur många. Emma Bengtsson påpekade att när myndigheten gått från checklista till dialog ställs det högre krav på Transportstyrelsens personal. Folke Bark påpekade att säkerhetskultur kommer att komma med i den nya järnvägslagen.

Avslut med frågestund och synpunkter på dagen

Emma Bengtsson lämnade ordet fritt. John-Åke Halldén tyckte det var ett väldigt givande möte, men undrade hur gå vidare, t ex för att hitta indikatorer på avvikelser och felhantering? Emma Bengtsson undrade om Transportstyrelsen förväntas göra detta eller om man ska göra det själva? John-Åke Halldén svarade att frågan är öppen. Anne-Marie Olovsson berättade att man arbetat med detta inom BTO, ska göra någon grundläggande riskhantering och samarbeta om detta. John-Åke Halldén påpekade att man då ska prata om järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, underhållsföretag m fl. Emma Bengtsson påpekade om det blir positivt utfall av detta ska man fortsätta med liknande aktiviteter och då även få med infrastrukturförvaltare och underhållsföretag.

John-Åke Halldén påpekade att Transportstyrelsen är både nationell säkerhetsmyndighet och svensk representant i EU och att det även gäller att få till europautvecklingen. Christer Södergren påpekade att man även måste ta hänsyn till att Storbritannien utträder ur EU och att mycket är utvecklat där. Någon påpekade det kontraktsmässiga utbytet med underleverantörer. Christer Södergren berättade att SJ AB har möten med sina underhållsleverantörer. Någon tyckte att det är jättebra, men det finns entreprenörer som också är järnvägsföretag och man har tittat på detta i sin branschorganisation FSJ samt har tittat på detta mot Trafikverket.

Folke Bark påpekade att det finns regler på olika ställen, t ex ECM godsvagnar ska jobba med detta och framöver kommer det krav på andra aktörer som underleverantörer att de också kommer att få följa 1078/2012. Man måste fånga upp detta i kontraktsskrivning och även tänka på godslastare m m – även dessa ska sköta riskhantering. Rolf Nord undrade hur långt man kommit med att om någon ska göra löpverksbesiktning så ska man kolla att de kan sitt jobb – finns något förenklat på detta? Folke Bark svarade att i grund och botten har man som järnvägsföretag skyldig-

FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN forts

het att kolla att de kan, men i det nya regelverket skrivs att om man är redan är certifierad så ska det kunna accepteras, men man måste kolla att det är så. Rolf Nord är man på väg dit, men inte hunnit fram? Folke Bark svarade att så är det.

Emma Bengtsson påpekade att Transportstyrelsen tar med sig om att låna av varandras tillstånd. Man behöver förtydliga begreppen förfarande, process och instruktion. Frågan om att kunna se tillsynsrapporter utan att de blir frö stora ska också tas med. Man lägger med mer om gränssytor mellan processer. Man ska göra klart listan över begrepp. Man har enats att man inte kan följa upp alla processer utan ska välja vilka som ska följas aktivt. Det är viktigt för att komma och prata med företagen och Transportstyrelsen finns som speaking partner. Hon rekommenderade att i utvärdering föra fram hur man kan göra bättre och tackade avslutningsvis alla för dagen.

Red framförde efter seminariet funderingar om problemet med att vara organiserad som ideell förening och följa regelverk skrivna för företag. Detta handlar t ex att funktionen VD saknas i föreningar och styrelsen därför kollektivt får utgöra ledningen, vilket kräver att många personer utan sådan inriktning ska lära sig säkerhetsstyrningssystem m m. Lösningen kan vara andra organisationsformer för trafiken, mer kvalificerad delegering m m. Dessutom är det för museitågen problem med det flitiga användandet av termen *museijärnväg* i regelverken som per definition inte innefattar museitågen på statens spår. (Red 2017-11-13)

KULTURARVSARBETSBIDRAG

Red hade missförstått den nya förordningen och trott att det var en *kompletterande* förordning när det i stället var en *ersättande* förordning, se nedan. Dock var detta ett kompletterande bidragstillfälle, som enligt korrespondens med RAÄ handläggare koncentrerades på att ge bidrag till annat än arbetslivsmuseer, varför de sökande från järnvägsområdet inget fick, se nedan. Det kommer att bli spännande att se hur detta bidrag ska hanteras 2018 eftersom det nu finns en, samlad, förordning men arbetslivsmuseer har fått 8 MSEK i av budgetpropositionen utpekade bidrag medan övriga tydligen ska få från RAÄs allmänna bidragspott – inte heller RAÄ vet hur de ska hantera detta utan väntar med spänning på regleringsbrevet...

Bidrag till kulturarvsarbete

En ny förordning om statsbidrag till kulturarvsarbete trädde i kraft den 1 augusti 2017. Förordningen ersätter förordning (2002:920) om bidrag till arbetslivsmuseer. För beslut som Riksantikvarieämbetet har fattat före den 1 augusti om bidrag till arbetslivsmuseer gäller den tidigare förordningen.

I den nya förordningen finns bestämmelser om statsbidrag till arbetslivsmuseer, hembygdsmuseer och ideella kulturarvsarvsverksamheter. Det övergripande ändamålet med bidraget är att öka delaktigheten i kulturarvsarbetet och allmänhetens tillgång till kulturarvet.

Bidrag får lämnas för särskilda insatser som syftar till att bevara, använda och utveckla kulturarvet. Förordningen ersätter förordning (2002:920) om bidrag till arbetslivsmuseer.

Bakgrunden till den nya förordningen är att regeringen vill att bidraget ska utgöra ett stöd till större delar av det ideella kulturarvsarbetet, utöver arbetslivsmuseer. I propositionen Kulturarvspolitik (2016/17:116) anger regeringen att utrymme bör ges att främja områden som hittills inte uppmärksammats i lika hög utsträckning, som till exempel immateriellt kulturarv och de nationella minoriteternas kulturarv. Regeringen bedömer vidare att ett breddat bidrag innebär att det civila samhället i högre grad får förutsättningar att utveckla sin verksamhet och självständighet.

Förordningen finns att läsa i sin helhet på https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2017628-om-statsbidrag-till_sfs-2017-628 (se också Spårburen 5/17; red anm).

Mer information finns i propositionen *Kulturarvspolitik* (2016/17:116).

Kontakt: Tove Holm, Kulturmiljöavdelningen, tfn 08-5191 80 16 eller e-post tove.holm@raa.se

Åtta miljoner fördelade till kulturarvsarbete

Nu fördelar Riksantikvarieämbetet åtta miljoner kronor till projekt som syftar till att bevara, använda och utveckla kulturarvet. Bidraget är nytt för i år och går till organisationer som bedriver ideell kulturarvsverksamhet.

Av totalt nästan 400 ansökningar har Riksantikvarieämbetet valt 74 stycken som får bidrag för kulturarvsprojekt. Bland de beviljade projekten finns en bred spännvidd som rymmer alltifrån tillgänglighetsanpassningar av hembygdsgårdar till dokumentation och vidareutveckling av immateriellt kulturarv. Beslutet om fördelningen fattades den 13 november av riksantikvarie Lars Amréus.

Ett av de projekt som har beviljats bidrag är *Det finländska Göteborg*, en utställning som kommer att produceras av Stiftelsen Emigranternas hus.

– Bidraget innebär att vi kan utveckla våra utställningar och vår pedagogiska verksamhet, säger Lars Hansson från Stiftelsen Emigranternas hus. Vi vill synliggöra immigrationen till Sverige och med denna utställning lyfta fram en av de största invandrargrupperna i Sverige.

KULTURARVSARBETSBIDRAG forts

I år är första gången som det öronmärkta bidraget till kulturarvsarbete fördelas. I och med detta har nya grupper inom det ideella kulturarvsområdet fått möjlighet att söka bidrag hos Riksantikvarieämbetet. Hembygdsföreningar, de nationella minoriteterna och immateriellt kulturarv har prioriterats i urvalet.

Pengarna kommer fortsättningsvis att fördelas årligen av Riksantikvarieämbetet, ett ansvar som riksantikvarie Lars Amréus gläds åt.

– Kulturarvsbidraget är viktigt för att stötta det ideella kulturarvsarbetet och det idéburna civilsamhället. Även om det inte alltid handlar om så stora summor i varje enskilt fall kan det få väldigt stora effekter lokalt och för de enskilda projekten, säger han.

Alla sökande kommer att få enskilda beslut per post. För beviljade projekt anges villkoren i de enskilda besluten.

Bidragsfördelning till kulturarvsarbete

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) har under våren 2017 fördelat 8 miljoner kronor till projektbidrag för arbetslivsmuseer. Under hösten 2017 har ytterligare 8 miljoner kronor fördelats för bidrag till kulturarvsarbete. Det övergripande ändamålet med bidraget är att öka delaktigheten i kulturarvsarbetet och allmänhetens tillgång till kulturarvet. Flera av ArbetSams medlemmar har beviljats bidrag även denna gång. Grattis till Onslunda Hembygds & Borstmuseum, Quarnstensgrufvans vänner, Jädersbruksvänner, Kanal museet samt övriga medlemsmuseer som nu fått medel till sina projekt!

Läs mer om fördelningen av bidraget hösten 2017 på Riksantikvarieämbetets hemsida – här är länken till listan över fördelade bidrag: www.raa.se/app/uploads/2017/11/F%C3%B6rdelade-medel.pdf. (RAÄ hemsida 2017-12-13 och via ArbetSam nyhetsbrev 2017-11-27)

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

Sökande	Åtgärd	Sökt kr
FSVJ	TGOJ elmotorvagn X21 - Boggierevision	350 000
FSVJ	FSVJ - Museal inriktning	110 000
FVJ	Nybyggnad av lokstallsportar	430 000
Förstlingen II	Nostalgi järnväg	125 000
JTJ	Hjulsvarvning drivhjul till Mallétlok no 8 steg 1	50 000
MBV	Exponering 2018	88 000
MJ	Unikt svenskt lok åter på banan	127 000
MUMA	Ommålning av stationshus från 1907	500 000
NJOV	Underhåll av kulturarv till nya målgrupper	2 450 000
SkJ	Spårjusteringar 2017-2018 och inköp av ballastgrus	100 000
SkJ	Nya Slipers 2017-2018	100 000
SkLJ	Tillverkning av ny ångpanna till ångloket 29" an	400 000
Stångådalsbanans Vänner	Renovering av Östra Centralbanans bilvagn nr 25, fas 5	65 800
TJF	Fasadrenovering Verkeback station	300 000
TJF	Säkerhetsrevision boggiere rälsbuss YBo5p 893	200 000
TJF	Iståndsättning av ångloket SJ Np 3050 etapp2	150 000

Sökande	Åtgärd	Sökt kr
TJF	Tillgänglighetsanpassad webbplats för smalspåret.se	200 000
TJF	Utbyte av dynor i rälsbussen YBo5p 897	70 000
TJF	Klimatanpassningsåtgärder genom förbättrad avvattning	51 600
TJF	Åtgärder plankorsningar Hultsfreds kommun	100 000
Summa		5 967 400

Några av förkortningarna i tabellen kan behöva förklaras: NJOV = Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Väteranjärnväg, SkJ = här Skånska Järnvägar AB och TJF = här Smalspårsjärnvägen Hultsfred-Västervik och Tjustbygdens Järnvägsförening.

Alltså, inom järnvägsområdet inkom 20 ansökningar från 12 sökande på tillsammans 5 967 400 SEK, men ingen av dessa fick bidrag. Det största beviljade beloppet är 500 000 SEK, det minsta 2 000,-, medelvärdet något över 108 000,-. Antalet beviljade ansökningar var 74 st.

Efter att ha tittat på statistik över utfallet av denna omgång kommer red fram till att rent kvantitativt har området järnväg (generöst definierat) omfattat ca över 5 % av nyckeltalen för antal ansökningar, 0 % för beviljat belopp och drygt 0 % av d:o ansökningar. En notering är ett relativt högt antal ansökningar per sökande, något mindre än 1,67 st i genomsnitt. (Jfr Spårburen 4/17)

FRÅN ThN

Nedan en skrivelse som sändes in till Kulturdepartementet strax före jul.

Om en lagstiftning som skyddar det rörliga kulturarvet.

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) noterade strax före sommaren med tillfredsställelse att riksdagen röstade ja till innehåll i kulturavspropositionen och även riktade sex tillkännagivanden till regeringen. Två av dem är av särskilt intresse för våra medlemmar;

- att regeringen bör utreda förutsättningarna för statliga museer att kunna donera föremål genom gåva även utanför det allmänna museiväsendet,
- att regeringen skyndsamt bör ta fram en lagstiftning som skyddar det rörliga (d v s det transporthistoriska) kulturarvet.

Vi undrar nu hur långt arbetet har kommit rörande förslagen i såväl propositionen som med tillkännagivandena.

Som företrädare för civilsamhällets organisationer ser vi fram emot att i samråd få bidra med våra unika kunskaper för att i kommande lagstiftning säkerställa att det inte avsiktligt eller oavsiktligt ställs krav i lagar, förordningar, föreskrifter och dessas tillämpningar som omöjliggör arbetet med att bevara, bruka och utveckla det rörliga kulturarvet.

FRÅN ThN forts

ThN ser därför fram emot en snar återkoppling och gärna att ett möte genomförs på det nya året. Vår uppfattning är att det samlade transporthistoriska områdets villkor och utmaningar svårligen kan överblickas av andra än dem som dagligen är engagerade. Av det skälet finns bilagt en kort historisk beskrivning, bilaga 1, av varför det rörliga kulturarvet inte omfattas av svensk kulturarvslagstiftning samt ett fåtal exempel på de problem, bilaga 2, som vi dagligen ställs inför på grund av nya statliga eller kommunala förordningar och regler när vi avser bevara, utveckla och tillgängliggöra kulturarvet för dagens och kommande generationer.

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk / Helena Törnqvist, Arbetslivsintendent, Arbetets museum

Bilaga 1 - Kort historisk bakgrund till avsaknaden av bevaranderätt för rörligt kulturarv

Den 4 augusti 2018 är det 200 år sedan den första ”officiella” ångbåtsfärden företogs i Sverige, med Samuel Owens ångare Amphitrite från Kungsholmens Mekaniska Werkstad till Drottningholm. Detta var inte bara början på reguljär ångbåtstrafik på Mälaren. Ångdriften gjorde sjötransporter oberoende av väder och vind för fartygens framfart, och möjliggjorde tidtabellbunden transport av passagerare och last. Detta var också början på den utveckling som ett halvsekel senare – till följd av järnvägsbyggandet – förde från en med hjälp av solhöjden fastställd, lokal tid via regionala tider tvingade fram en för hela riket, av Kungl. Maj:t fastställd, enhetlig tid.

Detta är ett exempel på hur den revolution transportväsendet genomgått under de senaste 200 åren, och som i grunden omformat inte bara vårt samhälle utan hela vår värld – och inte minst exempelvis de museer för världskultur, som behandlas i Kulturarvspropositionen. Därför anser vi inom Transporthistoriskt Nätverk (ThN) att det nu är hög tid att också detta rörliga kulturarv uttryckligen införlivas i svensk kulturarvslagstiftning.

För att förklara varför detta är viktigt krävs en återblick på hur svensk kulturarvslagstiftning utvecklats sedan dess begynnelse. Först ett påpekande avseende **benämningen** av denna lagstiftnings objekt: Inledningsvis sades den handla om *gamla monument och antikviteter*, därefter avsågs *forntinnen*, en benämning som bestod till 1960. Då blev benämningen *byggnadsminnen*, något som stod sig till 1988, då det blev *kulturminnen*, *m.m.* Och 2014 utvidgades benämningens betydelseområde till att inbegripa *”kulturmiljöer”*. Dock hela tiden med markbundenheten som grundläggande princip, men nu med undantaget av en specifik form av lösöre, nämligen kyrkorummets inventarier, som väl såsom beståndsdelar av kyrkorummet torde ha kunnat knytas till marken.

Vad gäller **innehållet** i lagstiftningen redovisas i Kulturarvspropositionen hur svensk kulturarvspolitik utvecklats ända sedan begynnelsen under stormaktstiden: Spårburen 7/17

- Gustav II Adolfs *kommission för insamlande och bevarande av forntinnen* samt *Kongl. Mayst:tz Placat och Påbudh Om Gamble Monumenter och Antiquiteter* av år 1666 var inriktad på markbundet kulturarv – inledningsvis betydelsefulla byggnader av olika dignitet samt runstenar.
- Kulturarvslagstiftningens fortsatta markbundenhet kan skönjas tydligt i *1867 års Fornminnesförordning*. Denna slog bland annat fast att ingrepp på alla typer av fasta fornlämningar var straffbara. Visserligen infördes lösöre under kulturminneslagstiftningens skydd, men enbart i egenskap av fornfynd, som påträffats i fornlämningar, och därmed haft en ”viss markbundenhet”.
- Med *1942 års Lag om forntinnen* utvidgas definitionen till att också gälla bl.a. äldre vägar, broar och vägmärken. Men alltså med bevarad markbundenhet.
- I *1960 års Byggnadsminneslag* förs för första gången på nära 300 år också visst lösöre som inte är markfynd in under kulturarvslagstiftningen, såsom lösöret definieras i propositionstexten (sid 44): *”Såsom ytterligare kriterium torde böra uppställas att fråga skall vara om föremål med en viss förankring vid marken. Den omständigheten att föremålet är flyttbart utgör däremot intet hinder för att det hänföres till byggnad...”*. En tydlig avgränsning gentemot transportmedel följer dock därefter: *”... under det att ting, som varit eller är avsedda för rörligt bruk, uppenbarligen icke bör hemfalla under lagen.”* I propositionen förtydligas till yttermera visso: *”Vidare torde böra krävas att objektet till sin storlek icke är alltför ringa”*.
- Ytterligare utvidgning av markbundenhetsprincipen kan observeras under 1988 års Kulturminneslag (sedan 2014 Kulturmiljölag), som då också kom att omfatta bevarandevärda kulturmiljöer genom att initialt omfatta kyrkogårdar och begravningsplatser.

Om markbundenhet alltså sedan 1600-talet varit ett centralt kriterium för att falla under svensk kulturarvslagstiftning, börjar lagstiftningen dock under 1980-talet röra sig i riktning mot att omfatta icke markbundna föremål – ”ting för rörligt bruk”. Med *Lag (1985:1104) om skydd mot utförsel av vissa äldre kulturföremål* fastställs tillståndsplikt för utförsel av äldre lösöre, med en utförlig lista över olika slag av kulturföremål som omfattas. Under denna förordnings § 4:3 inbegrips bl.a. ”mer än 100 år gamla föremål med ett värde över 50 000 kr”, i den mån det inte kan hänföras till den utförliga listan. Under denna punkt har uppenbarligen båtar inbegripits, vilket skulle innebära första gången också allttjämt rörliga transportmedel kunnat föras in under kulturarvslagstiftningen, om också inte uttryckligen.

I årets Kulturarvsproposition berörs för första gången uttryckligen transporthistoriska föremål som en del av kulturarvet, om så enbart i samband med propositionens

FRÅN ThN forts

skrivningar om statens transporthistoriska museers samlingar av transporthistoriskt kulturarv. Man skulle kunna säga att dessa föremål, ursprungligen avsedda för rörligt bruk genom att, såsom utställda museiföremål, ha införlivats i museisamlingar, kan hänföras till museibygnaden som hyser samlingen, och därmed kan anses ha vunnit "en viss förankring vid marken" i enlighet med 1960 års Byggnadsminneslag och 1988 års Kulturmiljölag.

I sak ändrar denna utvidgning av markbundenhetsprincipen dock inte det rättsläge, som gäller övrigt, alltså rörligt, kulturarv i sin helhet, då dess bevarande i rörligt bruk inte är förenligt med kulturarvslagstiftningens anda, såsom uttryckt i propositionen till 1960 års Byggnadsminneslag. De enda föremål för som "varit eller är avsedda för rörligt bruk" och dessutom omfattas av svensk kulturarvslagstiftning, är alltså alltså fartygsvrak äldre än 100 år och som därför kan ses som fasta fornlämningar.

I övrigt jämställer svensk lag fortfarande äldre transportmedel med nyare, i och med att inget lagrum finns, som öppnar för myndigheterna på vare sig det statliga eller det kommunala planet att av kulturarvsskäl undanta äldre transportmedel från nyare regler. De undantag som kunnat göras har därför visat sig i praktiken bli irrelevanta för bevarandet av det rörliga kulturarvet.

För att möjliggöra för myndigheterna på såväl det statliga som det kommunala planet att stödja i stället för att försvåra bevarandet av det rörliga kulturarvet, finner alltså organisationerna inom Transporthistoriskt Nätverk det nödvändigt att svensk kulturarvslagstiftning framgent uttryckligen medger bevaranderätt för också det rörliga kulturarvet, och på ett sätt som bemyndigar statliga och kommunala myndigheter att i nya författningar och regleringar av kulturarvsskäl göra undantag för det rörliga kulturarvet, med transportmedelsspecifika kvalifikationskriterier.

Ett exempel på hur en sådan skulle kunna utformas ges med hjälp av portalparagrafen i 1988 års Kulturmiljölag, som nedan omformulerats, genom att vidgas till att förutom kulturmiljö omfatta såväl byggnader som rörligt kulturarv:

Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda det kulturarv som består av kulturmiljöer, byggnader och det rörliga kulturarvet.

Ansvar för detta kulturarv delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturarvet, såväl markbundet som rörligt. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturarvet undviks eller begränsas.

Bilaga 2 – Exempel på bevarandeproblem från olika transportslag

Veteranflygsområdet

Den flyghistoriska verksamheten med veteranflygplan i Sverige har inget regelverk som specifikt stödjer möjligheten att bevara, bruka och utveckla densamma. De historiska flygplanen betraktas idag felaktigt som alla andra flygplan i dessa sammanhang. Detta gäller såväl tekniskt, ekonomiskt, utbildningsmässigt som operativt.

Veteranflyget är idag, när det gäller att säkerställa möjligheten att bevara, bruka och utveckla området, i ett mycket känsligt läge. Myndigheternas avgifter har nått en kritisk nivå och står inte i proportion till vare sig flygtid eller de samhällskostnader som kan relateras till brukandet av dem. Det finns, om veteranflyg ska kunna visas i sitt rätta element, idag och i framtiden ett starkt behov av lägre avgifter som relateras till veteranflygets faktiska flygtid per år.

Ytterligare ett tydligt exempel på oproportionella avgifter är att ett intyg över inteckningsläget för flygplan kostar mer än 10 gånger vad som motsvarande intyg kostar vid en fastighetsaffär. Intyg krävs alltid vid köp av luftfartyg – även ett vrak!

Ett helt annat problem är dagens norm, EPN (Effective Perceived Noise level), för bullermätning. Tidigare tillämpas dB(A)-värden. Problemet som uppstår beror helt enkelt på att det är omöjligt att få det nya bullermättningsdokumentet EPN från tillverkare som inte finns kvar eller upphört med typuppföljning av äldre flygplan. Enligt Transportstyrelsens regelverk skall den bullernorm som gällde vid tidpunkten för typgodkännandets utfärdande tillämpas. Swedavias tillämpning av miljöförvaltningens beslut i Bromma stadsdelnämnd har bidragit till att vårt enda större veterantransportflygplan inte tillåts att flyga från Bromma, den flygplats som utgör den självklara och rätta kulturarvsmiljön.

Slutligen, i all verksamhet med äldre flygplan är kunskapsöverföring till en yngre generation en förutsättning för framtida fortsatt verksamhet. Detta försvåras av den kostnad som t.ex. tas ut för att få anordna teknisk typkurs, trots att all dokumentation och undervisning hanteras av dem som arrangerar utbildningen.

Det föreligger alltså för det flygande kulturarvet ett stort behov av att utveckla övergripande principer och regler för en stärkt bevaranderätt. Nya och tillräckliga direktiv krävs till myndigheterna, om inte det flygande kulturarvet skall förstöras och därmed gå förlorat.

De äldre fritidsbåtarna

För äldre såväl fritidsbåtar som nyttofartyg har nya regler kring brukande, skötsel och underhåll tillkommit som har menlig betydelse för deras bevarande. Exempelvis föreligger för fritidsbåtar numera kommunala regler kring bottenmålningen som har en negativ inver-

FRÅN ThN forts

kan på möjligheten att bevara äldre fritidsbåtar byggda i traditionella material som trä eller metall.

Ett annat problem är bristen på regelverk som tillåter undantag från nyare regelverk av kulturarvsskäl.

Ett försök till utveckling av undantag gjordes i enlighet med regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram regler om septiktanktömning från fritidsbåtar i Östersjön. När reglerna fastställdes medgavs undantag endast för K-märkta fritidsbåtar. Skälet var att det var det enda regelverk om kulturarv som Transportstyrelsen ansåg sig kunna stödja sig på då det för äldre nyttofartyg fanns en sådan koppling till den sk traditionsklassningen av dessa fartyg.

K-märkningen som ett kriterium är för äldre fritidsbåtar irrelevant, och medför en given större kulturarvsförlust än de miljövinster som kan uppnås. Irrelevant då K-märkta fritidsbåtar till antalet är 135 stycken och således utgör knappt 0,5 procent av de historiska fritidsbåtarna.

Vägrafikområdet

Traditionsenligt har MHRF medverkat under Almédalsveckan och årligen ställt ut ett antal historiska fordon i en med Transporthistoriskt Nätverk gemensam monter. I ett eller flera av de historiska fordonen har det varit baksättesdebatter med riksdagspolitikerna. 2017 var vi tvungna att ställa in vår medverkan då arrangören förbjöd oss att visa upp fordonen och därmed hålla debatterna.

I samband med att ett historiskt fordon ska registreras i vägrafikregistret kräver Transportstyrelsen registreringshandlingar i original. Kravet gäller oavsett om handlingen är veckogammal eller över 100 år. Handlingen skickas ej tillbaka till fordonsägaren. I samband med gallring och destruktion av inkomna historiska handlingar, efter 10 år, kan ägaren ansöka om att få tillbaka handlingen. Ansökan prövas av Transportstyrelsen. Risken är därmed uppenbar att unika historiska dokument redan den 4 februari 2018 kommer att gå förlorade.

Transportstyrelsen krav på en tullhandling, i samband med att ett importerat fordon ska registreras får inte sällan konsekvensen, för fordon som bevisligen kom till Sverige för 50 – 60 år sedan och där dagens ägare inte kan visa upp tullhandlingen från tiden, att Tullverket debiterar tullavgift plus moms. En tullavgift som baseras på fordonets värde idag. Ett värde som uppstått till följd av en renovering där tjänster och varor köpts och inte sällan importerats av ägaren. Konsekvensen blir i det enskilda fallet att fordonet sannolikt nu förtullas för en andra gång.

En annan försvårande omständighet för enskilda ägare av historiska fordon är att myndigheterna generellt utgår ifrån att dokument är korrekta istället för att fokusera på om fordonet är det. Att det blir ett problem be-
Spårbyuren 7/17

ror i första hand på mängden fel i svenska såväl som utländska vägrafikregister (VTR) samt att alla länder från tid till annan tillämpat egna konstruktioner när man tilldelat ett fordon en identitet. För t ex motorcyklar av fabrikat Husqvarna och tillverkade fram till 1939 är t ex ramnumret i VTR felaktigt på minst en fjärdedel. Det är nuvarande ägare som får både be om rättelse, leda i bevis vad som är fel, vad som ska rättas och därtill stå för kostnaderna. Fel som ofta beror på myndigheterna själva.

Järnvägsområdet

Det nya gemensamt europeiska signal- och säkerhetssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) är något som i allra högsta grad berör de föreningar, medlemmar i JHRF, som kör museitåg på statens spår och som riskerar att få lägga ner sin verksamhet om inte finansieringsfrågan för ERTMS-ombordrustning (ETCS) ordnas på ett sätt som fungerar för ideella föreningar. En förening, Örnköldsviks Järnvägssällskap, är redan drabbad och kan inte komma in på den station som ingår i föreningsnamnet, Örnköldsvik. En annan förening, Malmbanans Vänner i Luleå har redan problem med att köra på Haparandabanan och kommer att få problem att ens komma ut på järnvägsnätet 2021 om gällande planer följs och ETCS-utrustning inte är ordnad.

Transportstyrelsen tar sedan några år ut avgifter för tillsyn av utbildningsanordnare och examinatoreer som för 2018 (fortsatt) är på 40 000,-/st, alltså tillsammans 80 000,- (TSFS 2016:105, 4 kap. 8 och 10 §§). Dessa avgifter är museiorganisationer inte undantagna från, vilket gäller de flesta andra av Transportstyrelsens avgifter för tillsyn och tillstånd inom järnvägsområdet (TSFS 2016:105, 3 kap. 2 §). Att undantag inte ges har motiverats med en potentiell konkurrenssituation med kommersiella utbildningsföretag, men för museiorganisationerna handlar det inte om grundutbildning av lokförare, vilket de kommersiella företagen sysslar med, utan endast om typutbildning på museiorganisationernas museala fordon.

ThN-möte 13

Plats: MHRFs kansli, Solna

Tid: 2017-10-26 kl 11 – 15:00

Närvarande:

Lovisa Almborg (LA), verksamhetsutvecklare ArbetSam, Peter Edqvist (PE), ordförande MHRF, Per Englund (PEn), ordförande MRO, Kjell Franzén, Veteranflygsektionen EAA Sverige, Erika Grann (EG), vice ordförande ArbetSam, Rutger Palmstierna (RP), ordförande BHRF, 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, Sveriges Ångbåtsförening, SÅF.

FRÅN ThN forts

Anteckningar:

Fastställande av dagordning

Mötesordförande HT hälsar välkommen och öppnar mötet. Dagordningen fastställdes. Sekreterare: Lovisa Almborg

Föregående protokoll

Beslutades att lägga protokoll till handlingarna.

Utredningen av lagskydd för det rörliga kulturarvet

HT har varit i kontakt med Fredrik Linder, Kulturdepartementet. Han meddelar att man arbetar med utredningen angående stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet. Departementet meddelar att man i nuläget har gott underlag. Departementet är tacksam för ThNs erbjudande att bidra med kunskaper till utredningen. Departementet hör av sig om och när, det blir aktuellt.

MHRF har fått rekommendation från politiker att ThN bör skicka ett brev till Kulturdepartementet för att höra hur arbetet med utredningen går. ThNs organisationer har en del gemensamma frågor men nätverket har också flera väldigt skilda problem beroende på vilken organisation det gäller. För tåg ERTMS, för MHRF register etcetera. Det är angeläget att utredningen ser till alla olika typer av problemsituationer.

Förslag att skicka ett brev till Kulturdepartementet där vi påvisar de olika problemställningarna i organisationerna. Förslag att ge exempel på utformning av en lagparagraf, som ThN önskar se. Alternativt förfarande; att vi tar kontakt med Nicklas Malmberg(MP), för att höra hur han tycker att vi bör agera. Förslag på upplägg av brev; inledande gemensam ingress därefter respektive organisations problem. Förslag att ThNs arbetsgrupp tar fram förslag på brev och presenterar via mejl till ThNs ordförandegrupp. Önskvärt att få iväg brev före jul.

Förslag att i brev lyfta fram den principiella aspekten om de markbundna i 1960 år kulturarvslag. Förslag att kontakta Niklas Malmberg några dagar efter vi skickat brevet till kulturdepartementet. Förslag att i brevet ta med AS exempel angående Civilsamhällesutredningen att myndigheter alltid ska göra konsekvensutredning för civilsamhället i sina regelförslag och utredningar. Förslag att i brevet ta med BHRFs ex på regler kring båtfärg. Arbetsgrupp: AS (JHRF), RP (BHRF), Stieg Ingvarsson (SFF) och Jan Tägt (MHRF).

Beslutades att ThN ska skicka ett brev till Kulturdepartementet. Att ThNs arbetsgrupp tar fram förslag på brev och skickar till ThNs ordförandegrupp för godkännande. Att arbeta för att få iväg brev före jul.

Motioner hösten 2017 inlämnade till riksdagen som rör rörligt kulturarv

Se Spårburen 5/17 för förteckning över dessa.

AS har pratat med Per Lodenius (C) som meddelar att han ska bevaka och ge tryck till och tillkännagivandet av vårens beslut att ta fram en utredning kring stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet.

Förslag att ThN ska arbeta för att få en kontaktperson på Transportstyrelsen, att man inom nätverket fördelar frågan till den organisation som respektive fråga berör. Förslag att ThN ska arbeta för att få en kontaktperson på Statens maritima museer.

Moms och föreningar

Punkten utgick men vi pratade ändå om att det bland annat finns EU-regler att hänvisa till om föreningar själva önskar redovisa moms.

Almedalen

På Almedalsmöte 2017-09-01 beslutades att lyfta frågan angående policy för medverkan för beslut på ThNs ordförandemöte 2017-10-26. Tänker ThN delta i Almedalen 2018? Om någon organisation drar sig ur hur ställer sig övriga? Kan eventuellt deltagare representera hela ThN.

Tillägg till policy: Ekonomi, Vad händer om någon drar sig ur med kort varsel? Beslut att kostnader ska utgå enligt det tidigare förslaget;

Vid utvärderingsmötet (vanligtvis i augusti/september) lämnas besked om medverkan nästkommande år. Anmälan om medverkan innebär en kostnad av 1 500 kr.

- Ingår i ThN - inte medverka i Almedalen: 500 kr - inte återbetalningsbar
- Ingår i ThN - önskar medverka i Almedalen: 1 500 kr - inte återbetalningsbar
- Ingår i ThN - medverkar i Almedalen 1 500 kr + övriga kostnader.

ThN skickade brev till Region Gotland 28 september. Mia Sture, Region Gotland meddelade 29 september, via mejl till Helena Törnqvist att de mottagit brev och de återkommer så snart de kan.

JHRF/MRO planerar i dagsläget att ta med ett lok istället för godsvagn, för att väcka större intresse. Det innebär att de inte kan ha seminarier på samma sätt som förut. Vad gäller förvaring över natten kommer loket att bevakas dygnet runt och vi kan till exempel ha ett tält i montern.

EAA och VHS har meddelat att de inte ska medverka. MHRF är tveksamma, inväntar svar från Region Gotland på ThNs brev. Får de ha med sina bilar är de inte tveksamma alls, då önskar de vara med, men detta beror alltså på vad Region Gotland svarar.

FRÅN ThN forts

Önskvärt att vi fått besked på tillståndsansökan och svar från Region Gotland till nästa Almedalsmöte. Förslag att ha Almedalsmöte 16, 17 eller 18 januari via telefon kl 11. Beslut att HT ska föreslå ThNs Almedalsgrupp att ha telefonmöte 16, 17 eller 18 januari kl 11.

Möte med Transportstyrelsen våren 2018 i Norrköping?

MHRF har i dagsläget en problematisk dialog med Transportstyrelsen. MRO och SÅF har idag en bra dialog med Transportstyrelsen. Förslag att bjuda in Transportstyrelsen till vårmötet. Förslag att bjuda in Statens maritima museer istället, då de bildar en ny myndighet 1 januari 2018 som inkluderar Sveriges Järnvägsmuseum och de transporthistoriska samlingar som Trafikverket ansvarar för. Förslag att bjuda in Transportstyrelsen hösten 2018, på Arbetets museum. Beslut att bjuda in *Statens maritima museer* till ThNs ordförandemöte våren 2018, i Stockholm.

Aktuellt i respektive förening?

ArbetSam – Museiguide 2018, vattendirektivet, Skapande skola, 20-årsjubileum 2018.

BHRF – Har dialog med SKL angående regler för botenfärger. Etablerar en teknisk grupp bestående av båttekniker med flera. Tar fram en databas över veteranbåtar. RP har aviserat till BHRF att han ska kliva av ordförandeskap.

EAA Veteransektionen i Sverige – EAA (europeiska organisationen) har i helgen haft möte i Dublin, 10 årsjubileum för EAA. Man önskar internationellt att förlägga nästa möte i Sverige. Eventuellt på Flygvapenmuseum, näst sista helgen i oktober 2018.

JHRF – 40 år 2017. Firas i Hallsberg i samband med säkerhetsseminarium på hotell Stinsen. 10–11 november. Jubileumsmiddag. Dialog med Transportstyrelsen. Ungdomsverksamhet. FEDECRAIL-möte. Stora frågor; ERTMS signalsystemet. Föreningar i norra Sverige är redan drabbade bland annat Örnsköldsviks Järnvägssällskap och Malmbanans vänner.

MHRF – årsstämma i helgen, tre nya klubbar invigda, nästan 100 000 medlemmar idag. 178 klubbar idag. Styrelsen fick beröm för ThNs arbete. Klubbat att kontrollbesiktningsfrihet med bilar på 50 år och motorcyklar på 40 år för. Arbetar med att ta fram förslag och synpunkter för miljözoner. Arbetar med arkiv för det svenska rullande kulturarvet. Har fått stora donationer av bilder som MHRF har ambitionen att digitalisera. Har utsett en arkivkommitté. Hyrt in sig på Centrum för näringslivshistoria. 11,5 timmar med filmer på Youtube. Sök MHRF Fraenckel. Förslag på länk från PE:

www.bing.com/videos/search?q=youtube%2fmhrf+fraenckel&&view=detail&mid=A2528B1A7EEC052C7B1BA2528B1A7EEC052C7B1B&FORM=VRDGAR

MRO – hade årsmöte i Västervik i helgen som var. Åkte tåg Västervik–Hultsfred. Dellenbanans vänner blev invald som ny medlem. PEn blev omvald som ordförande. Nu arbete med TS, från särskilda tillstånd till nationella tillstånd. Arbetar med försäkringar tillsammans med JHRF. Det rör sig oftast om vandaliseringsärenden. Nästa vårmöte 10 mars i Köping.

SFF – ej närvarande.

SSF – ej närvarande.

SÅF – 200-årsjubileum för ångbåten nästa år. Jubileumsarbete i samarbete med BHRF. Planerar ett ångmöte, utbildningssyfte. Eventuellt 20-21 januari 2018. Har problem med hemsida just nu. Ska vara med på båtmässan i vår.

Övriga frågor

European Maritim Heritage (EMH). Lars Palm är ledamot i EMH. Lars önskar information om ThN på engelska och att information om EMH sprids. HT informerar närvarande om EMH. Arbetets museum och ArbetSam har i nyhetsbrevet Nyheter för arbetslivsmuseer – september 2017 haft med en artikel om EMH. Beslut att ThN ger Lars Palm rätt att översätta dokumentet om ThN till engelska och sprida till EMH. Att bifoga dokument om ThN som bilaga till protokollet.

ThN 5 år & utredning angående det rörliga kulturarvet – firas med tårta och fotografering.

Nyutveckling veteranbåtssidan. Personer inom BHRF har kontaktat Unesco med önskan om att världsarvs-klassa klinkerbyggda båtar.

GDPR Information från kfo.se: Se **FRÅN ARBET-SAM** nedan.

Nästa möte

Beslut att HT skickar inbjudan till överintendent på Statens maritima museer. Att föreslå följande mötesdatum i samband med inbjudan – 21 mars eller 5 april. Förslag på lokal: Någon av Statens maritima museers lokaler alternativt MHRFs kansli eller MC Collectors (Edsviken).

Avsluta mötet

Ordförande tackar närvarande samt MHRF för lunch, tårta och värdskap.

FRÅN ARBETSAM

Statistik 2016

Tack alla ni som fyllt i statistiken för besök 2016!

Museistatistiken samlas in av Myndigheten för Kulturanalys. De har regeringens uppdrag att utvärdera, analysera och redovisa effekter av förslag och genomförda åtgärder inom kulturområdet.

Rapporten Museer 2016 visar att museerna i Sverige haft hela 28,1 miljoner museibesök under 2016. Det är en fantastisk siffra! Många av dessa besök har varit på landets 1 500 arbetslivsmuseer. Arbetslivsmuseerna finns med i officiella besöksstatistiken sedan 2013. Än så länge är svarsfrekvensen hos arbetslivsmuseerna, generellt sett, något lägre än hos andra museer. En stor del av arbetslivsmuseerna drivs ideellt, och det kan vara svårt att få enkäten att nå rätt person i en ideell förening. Men utifrån de förutsättningar som de ideella föreningarna har så kan man nog med råge säga att de ideella krafterna imponerar. 324 av ArbetSams 562 medlemsmuseer har svarat på statistikenkäten för 2016. Det är en svarsfrekvens på 58 %. Bra jobbat men bättre kan det bli! Svarsfrekvensen bland arbetslivsmuseer som inte är medlemmar är på 27 %.

Finns man inte i statistiken så finns man inte. Och den som inte finns, behöver inga resurser. Därför är det oerhört viktigt att arbetslivsmuseerna svarar på enkäten. På så sätt kan vi visa hur viktiga vi är.

Arbetslivsmuseerna är, förutom för vårt gemensamma kulturarv, oerhört viktiga för turismen och besöksnäringen. Med statistiken som underlag kan vi också diskutera hur kulturreсурserna fördelas i samhället. Men målet skall inte vara att ta resurser av andra. Det viktiga är att arbeta för att kulturen tillförs ytterligare resurser!

Länk till rapport: www.arbetsam.com/wp-content/uploads/2017/10/Museer-2016_webb.pdf

Antal museer som svarat på enkäten för besöksstatistik i procent:

ArbetSams medlemmar:

2016: 58%

2015: 58 %

2014: 61%

2013: 60%

Ej medlemmar ArbetSam: 27% (2016), 25 % (2015), 21% (2014), 18% (2013)

Antal besökare:

ArbetSams medlemmar:

2016: 5 366 177

2015: 3 886 171

2014: 3 316 911

2013: 1 374 000

Ej medlemmar ArbetSam: 3 622 411 (2016), 3 270 435 (2015), 3 773 402 (2014), 544 000 (2013)

(Via ArbetSam nyhetsbrev 2017-10-31)

Museidagar med årsmöte

Museidagar med årsmöte 2018:

- Datum: 13-14 april
- Ort: Norrköping med omnejd
- Plats: Arbetets museum
- Tema: ArbetSam 20 år

ArbetSam bildades 1998 på initiativ av Arbetets museum, Riksantikvarieämbetet och Tekniska museet för att arbetslivsmuseerna skulle få en egen röst. Ett 60-tal arbetslivsmuseer anslöt sig det första året och därefter har organisationen växt och växt. Efter 20 år är nu ArbetSam Sveriges största museiförening med drygt 560 arbetslivsmuseer samt 25 organisationer som medlemmar! På museidagarna firar vi 20-årsjubileet genom att titta både bakåt och framåt i tiden och så ska vi äta tårta såklart. Vi delar även ut en jubileumsskrift om ArbetSam. Var med och fira 20 års framgångssaga med ArbetSam!

Sista anmälningsdag är 12 mars. För att delta på ArbetSams Museidagar behöver man vara medlem i ArbetSam.

Invigning: Kultur- och demokratiminister Alice Bah Kuhnke

Medlemsmuseer vi besöker:

- Arbetets museum
- Finspångs Bruksmuseum
- Häfla Hammarsmedja
- Marmorbruksmuseet på Kolmården
- Brandkårmuseet i Simonstorp
- Reijmyre Glasmuseum

Vi får även en visning av Industrilandskapet med guider från Norrköpings stadsmuseum samt Norrköpings stadsantikvarie Hanna Domfors.

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

- Svintuna Kvarn
- Svenska kakelugns museet
- Hultsbruks smidescentrum

Museidagar 2018 sponsras av Norrköpings kommun och Arbetets museum.

Skrivelser: Skrivelser ska vara kansliet tillhanda senast 31 januari 2018. E-post: info@arbetsam.com. Postadress: ArbetSam, Laxholmen, 602 21 Norrköping.

Nomineringar: Skicka nomineringar till kansliet. E-post: info@arbetsam.com. Postadress: ArbetSam, Laxholmen, 602 21 Norrköping.
(Via ArbetSam nyhetsbrev 2017-11-27)

FRÅN ARBETSAM forts

Kostnadsfria handböcker på ArbetSams hemsida

Varsågoda – på ArbetSams hemsida finns tips och länkar till handböcker för dig som arbetar på ett arbetslivsmuseum. Senast ut är Riksantikvarieämbetets *God samlingsförvaltning – stöd för museer i gallringsprocessen*. Länk: www.arbetsam.com/kunskap/museikunskaper/ (ArbetSam nyhetsbrev 2017-11-27)

Digitalisering – hur?

Ta hjälp av Digisams riktlinjer och checklistor i ditt digitaliseringsarbete. På deras hemsida finns bl a *Vägledande principer för arbetet med digitalt kulturarv* och *Checklista för prioritering av kulturarvsmaterial*. Länk till www.digisam.se/digitalisera/styra/ till Digisams hemsida: (ArbetSam nyhetsbrev 2017-11-27)

Digitalisering – hur?

1 maj 2018 börjar den nya dataskyddsförordningen (GDPR- General Data Protection Regulation) att gälla vilket ersätter Personuppgiftslagen (PuL).

Detta betyder i korthet att enbart personuppgifter som är relevanta och har laglig grund för verksamheten får samlas in. Att samtycke finns samt information om hur uppgifter rättas eller raderas. Dessutom etablerade rutiner för att rensa uppgifter, när och vem som är behöriga till systemet.

Vad innebär ändringarna?

Samla enbart in de uppgifter som verksamheten behöver, säkerställa att de är korrekta och att den som lämnar dem informeras om hur denne kan återta eller korrigera uppgifter som inhämtas. Dokumentera samtycket att behandla uppgifterna, eller om sådant saknas; det lagliga berättigade syftet med uppgiftsinhämtningen såsom att säkerställa att anhöriga kontaktas vid eventuell arbetsplatsolycka, eller att skyldigheter att upprätta turordningslistor fullföljs eller liknande. Etablera rutiner för att rensa ut och radera uppgifter som inte får behandlas och klargör för alla i verksamheten vem i verksamheten som har det ansvaret. Begränsa tillträdet till uppgifterna, skapa en rutin för vem som behöver vara behörig att se vilka uppgifter.

I korthet

Kartlägg hur behandling av personuppgifter sker, av vem och när och var i verksamheten.

Säkerställ att verksamheten har laglig grund för behandlingen av personuppgifter bedömningssteg 2. Du kan ha en eller flera lagliga grunder.

Se över tekniska anordningar för att minimera att verksamheten oavsiktligt samlar in och registrerar fler uppgifter.
Spårburen 7/17

gifter än vad som behövs. Med teknikens hjälp kan den som registreras få information om att behandling av personuppgifter sker samt upplysning om hur uppgifter rättas och på begäran raderas.

Källa: KFOs hemsida

Läs mer: www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2017/05/sou-201739/ (Via ArbetSam nyhetsbrev 2017-11-27)

Vårens kurser

Kurskalender våren 2018: Alla kurser samlade i ett dokument

Söka pengar-kurs x 4

Pengar – en viktig del av kulturarvsbevarandet. Lär dig mer om var och hur du kan söka pengar för arbetslivsmuseer. Program – finns här inom kort.

- 20 februari. Komstad kvarn, Sävsjö
- 22 februari. Lotsångfartyget Polstjärnan, Karlstad
- 27 februari. Wetterlings Yxfabrik, Storvik
- 1 mars. Norrbottens Järnvägsmuseum, Luleå

Lär dig locka besökare med personliga berättelser – extrainsatt!

• 6–7 mars. Innovatum Science Center, Trollhättan
Varför och hur förmedlar man mänskliga berättelser? Hur går man till väga för att levandegöra berättelserna? Teori och praktiska övningar i analogt och digitalt berättande.

Museiskola för arbetslivsmuseer x 2

Kursen tar upp museipedagogik, marknadsföring, samlingar, utställningsbygge samt hur man bemöter besökare. Och så framtiden – hur tar vi hand om föreningen inför morgondagen? Program – finns här inom kort.

- 14–15 mars. Tykarpsgrottan, Hässleholm
- 21–22 mars. Kanalmuseet, Håverud

Teknikkurs: Elkraftsproduktion

Det är av stor vikt att trygga det vattenanknutna industriella kulturarvet på lång sikt. Att omvandla vattnets kraft till elektrisk energi i äldre vattenkraftverk kräver kunskap om hur man får allt att fungera rent tekniskt, hur man sköter om och reparerar. Program – finns här inom kort.

- 4–5 april. Ebbamåla Bruk, Kyrkhult

Kurs: Systematiskt Skyddsarbete

Kursen vill väcka medvetenhet om lagstiftning och försäkringar samt visa hur man kan upprätta rutiner för att hindra eller begränsa skador till följd av oönskade händelser som brand, inbrott eller vattenskador m m. Program – finns här inom kort.

- 25 april. Brandbilsmuseet i Gysinge

FRÅN ARBETSAM forts

Arbetslivsmuseer som klassrum

Medlemsmuseer i ArbetSam erbjuder en heldag med en pedagog, för att ni tillsammans ska ta fram handledning, mallar och verktyg som möter målen i läroplanen för årskurs 4–6. Gör en intresseanmälan om ni vill vara med i projektet. Frågor gällande *Arbetslivsmuseer som klassrum*: Lovisa Almborg, 011–23 17 30. E-post: lovisa.almborg@arbetsam.com

- Datum: Bestäms i dialog med pedagog

Frågor? Kontakta Magdalena Åkerström
Telefon: 011–23 17 25, 073–140 57 29
E-post: magdalena.akerstrom@arbetetsmuseum.se
(Via ArbetSam nyhetsbrev 2017-11-27)